

VŠB – Technická univerzita Ostrava

Fakulta strojní

Institut dopravy

Analýza nedostatků v procesu odborné  
přípravy k získání řidičského oprávnění

Analysis of Weaknesses in Education  
Process for Acquisition of Driving Licence

2018

Petr Klimek

## Zadání bakalářské práce

Student: **Petr Klimek, DiS.**  
Studijní program: B2341 Strojírenství  
Studijní obor: 2301R003 Dopravní technika a technologie  
Téma: **Analýza nedostatků v procesu odborné přípravy k získání řidičského oprávnění**  
**Analysis of Weaknesses in Education Process for Acquisition of Driving Licence**  
Jazyk vypracování: čeština

### Zásady pro vypracování:

Cíl: Na základě výsledků závěrečných zkoušek identifikovat nedostatky v procesu odborné přípravy žáků v podmínkách konkrétní autoškoly.

### Osnova:

1. Úvod.
2. Charakteristika současného systému odborné přípravy k získání řidičského oprávnění.
3. Metodika identifikace příčin neúspěšnosti uchazečů o závěrečnou zkoušku.
4. Aplikace metodiky v podmínkách konkrétní autoškoly a návrh opatření na zvýšení úspěšnosti uchazečů při závěrečných zkouškách.
5. Zhodnocení dosažených výsledků.
6. Závěr.

### Seznam doporučené odborné literatury:

Pospíšilová, J.: Kvalita vzdělávání řidičů amatérů. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci. 2012.  
Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011 - 2020. Ministerstvo dopravy, BESIP.

Formální náležitosti a rozsah bakalářské práce stanoví pokyny pro vypracování zveřejněné na webových stránkách fakulty.

Vedoucí bakalářské práce: **doc. Ing. Dušan Teichmann, Ph.D.**

Datum zadání: 08.12.2017  
Datum odevzdání: 21.05.2018

doc. Ing. Aleš Slíva, Ph.D.  
vedoucí katedry



doc. Ing. Ivo Hlavatý, Ph.D.  
děkan fakulty

## Místopřísežné prohlášení studenta

Prohlašuji, že jsem celou bakalářskou práci včetně příloh vypracoval samostatně pod vedením vedoucího bakalářské práce a uvedl jsem všechny použité podklady a literaturu.

v Ostravě dne 21. května 2018

.....

Petr Klimek

Prohlašuji, že:

- jsem si vědom, že na tuto moji závěrečnou bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. Zákon o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (dále jen Autorský zákon), zejména § 35 (Užití díla v rámci občanských či náboženských obřadů nebo v rámci úředních akcí pořádaných orgány veřejné správy, v rámci školních představení a užití dle školního) a § 60 (Školní dílo),
- беру на ве́домі, że Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava (dále jen „VŠB-TUO“) má právo užít tuto závěrečnou bakalářskou práci nekomerčně ke své vnitřní potřebě (§ 35 odst. 3 Autorského zákona),
- bude-li požadováno, jeden výtisk této bakalářské práce bude uložen u vedoucího práce,
- s VŠB-TUO, v případě zájmu z její strany, uzavřu licenční smlouvu s oprávněním užít dílo v rozsahu § 12 odst. 4 Autorského zákona,
- užít toto své dílo, nebo poskytnout licenci k jejímu využití, mohu jen se souhlasem VŠB-TUO, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly VŠB-TUO na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše),
- беру на ве́домі, że – podle zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů – že tato bakalářská práce bude před obhajobou zveřejněna na pracovišti vedoucího práce, a v elektronické podobě uložena a po obhajobě zveřejněna v Ústřední knihovně VŠB-TUO, a to bez ohledu na výsledek její obhajoby.

v Ostravě dne 21. května 2018

.....

Podpis autora práce

Jméno a příjmení autora práce:

Petr Klimek

Adresa trvalého pobytu autora práce:

Hálkova 9, Olomouc

## Poděkování

Rád bych poděkoval doc. Ing. Dušanovi Teichmannovi, Ph.D. za vedení mé bakalářské práce, cenné rady a odborný dohled. Děkuji také panu Jiřímu Mariánkovi za spolupráci při získávání údajů pro výzkumnou část práce.

## Abstrakt

KLIMEK, P. *Analýza nedostatků v procesu odborné přípravy k získání řidičského oprávnění*, Ostrava: VŠB – Technická univerzita Ostrava, Fakulta strojní, Institut dopravy, 2018, 91 s. Vedoucí práce: doc. Ing. Dušan Teichmann, Ph.D.

Cílem této bakalářské práce je charakterizovat současný stav metodiky v procesu odborné přípravy k získání řidičského oprávnění, analyzovat nedostatky a zjistit příčiny neúspěchu. V experimentální části jsou osloveni absolventi autoškoly s dotazy zaměřenými na problematiku při teoretické výuce, praktickém výcviku a závěrečných testech. Na základě vyhodnocení dotazníků je vytvořena koncepce návrhů na opatření pro zvýšení úspěšnosti uchazečů při závěrečných zkouškách.

## Klíčová slova

autoškola, zákon o zdokonalování odborné způsobilosti, uchazeč o řidičské oprávnění

## Abstract

KLIMEK, P. *Analysis of Weaknesses in Education Process for Acquisition of Driving Licence*, Ostrava: VŠB – Technical University of Ostrava, Mechanical Engineering, Institute of Transport, 2018, 91 pages. Thesis head: doc. Ing. Dušan Teichmann, Ph.D.

The goal of this bachelor thesis is to characterize the current state of the methodology in the process of training to obtain a driving license, to analyze the shortcomings and to identify the causes of the failure. In the experimental section are addressed the driving school leavers with questions about theoretical teaching, practical training and final tests. Based on the evaluation of the questionnaires, a concept of proposals for measures to increase the success of applicants in the final examinations is created.

## Keywords

driving school, law on the improvement of professional qualification, license applicant

# Obsah

1	Úvod.....	4
2	Charakteristika současného systému odborné přípravy k získání řidičského oprávnění 5	
2.1	Legislativa .....	5
2.2	Provozování autoškol .....	6
2.2.1	Registrace k provozování autoškoly .....	7
2.2.2	Odnětí registrace k provozování autoškoly .....	9
2.2.3	Technické podmínky k provozování autoškoly .....	10
2.3	Oprávnění k provádění výuky a výcviku .....	12
2.3.1	Podmínky pro přijetí k výcviku učitele autoškoly .....	13
2.3.2	Rozsah oprávnění osvědčení pro učitele autoškoly .....	13
2.3.3	Základní školení teoretické výuky a praktického výcviku učitele autoškoly .....	15
2.3.4	Zkoušky odborné způsobilosti učitele autoškoly .....	15
2.4	Druhy výuky .....	17
2.5	Podmínky přijetí k teoretické výuce a praktickému výcviku .....	18
2.6	Způsob výuky, výcviku a jejich ukončení .....	19
2.7	Teoretická výuka a praktický výcvik .....	20
2.7.1	Klasická příprava .....	21
2.7.2	Vícefázová příprava .....	21
2.8	Obsah teoretické výuky k získání řidičského oprávnění .....	22
2.9	Rozsah teoretické výuky k získání řidičského oprávnění .....	25
2.9.1	Základní výuka a výcvik .....	25
2.9.2	Individuální studijní plán .....	26
2.10	Obsah a rozsah praktického výcviku k získání řidičského oprávnění .....	26
2.11	Zkoušky odborné způsobilosti žadatelů o řidičská oprávnění .....	29
2.11.1	Zkušební komisař .....	29
2.12	Obsah zkoušky odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel .....	31
3	Faktory ovlivňující neúspěšnost uchazečů o závěrečnou zkoušku .....	36
3.1	Dopravní výchova .....	36
3.2	Výběr autoškoly .....	36

3.3	Nízká cena kurzu.....	37
3.4	Přístup uchazeče o řidičské oprávnění .....	40
3.5	Metodika výuky učitele autoškoly .....	40
3.5.1	Metodika teoretické výuky .....	41
3.5.2	Metodika praktického výcviku .....	42
3.6	Objektivita učitelů autoškoly při závěrečných zkouškách .....	43
3.7	Objektivita zkušebních komisařů při závěrečných zkouškách.....	44
4	Identifikace příčin neúspěšnosti uchazečů při závěrečných zkouškách v podmínkách konkrétní autoškoly.....	46
4.1	Úvodní charakteristika .....	46
4.2	Dotazník příčin neúspěchu při závěrečných zkouškách.....	47
4.2.1	Výsledky ankety – problematika teoretické výuky.....	48
4.2.2	Výsledky ankety – problematika praktického výcviku.....	60
4.2.3	Závěrečné testy .....	68
5	Návrh opatření na zvýšení úspěšnosti uchazečů při závěrečných zkouškách .....	74
5.1	Zvýšení ceny kurzu autoškoly.....	74
5.2	Větší důraz na použití didaktických pomůcek .....	74
5.3	Objasnění příčin neúspěchu v teoretické části zkoušky a návrh na zlepšení .....	75
5.4	Objasnění příčin neúspěchu v praktické části zkoušky a návrh na zlepšení .....	75
5.5	Motivace uchazečů k získání řidičského oprávnění.....	77
5.6	Identifikace konkrétních slabých stránek teoretické výuky i praktického výcviku	77
6	Zhodnocení dosažených výsledků .....	79
7	Závěr .....	80
	Seznam použité literatury .....	81
	Seznam obrázků.....	82
	Seznam tabulek.....	82
	Seznam grafů .....	83
	Seznam příloh .....	84
	Přílohy.....	85



# Seznam zkratk

AC	.....	Autocvičiště
OP	.....	Opakování a přezkoušení
OÚV	.....	Výuka v ovládání a údržbě vozidla
MP	.....	Minimální provoz
POT	.....	Profesní osvědčení omezené jen pro výuku teorie
POP	.....	Profesní osvědčení omezené jen pro výuku praktického výcviku
POÚ	.....	Profesní osvědčení úplné
PPV	.....	Výuka předpisů o provozu vozidel
PV-ÚV	.....	Praktický výcvik údržby vozidla
PV-ZP	.....	Praktický výcvik zdravotnické přípravy
SP	.....	Střední provoz
TZBJ	.....	Výuka teorie a zásad bezpečné jízdy
ZP	.....	Zdravotnická příprava

# 1 Úvod

V této bakalářské práci jsou řešeny na komplikace, které provází žáka, instruktora i autoškolu při teoretické výuce, praktickém výcviku a závěrečných zkouškách k získání řidičského oprávnění skupiny B.

Zaměřuje se na přípravu uchazečů, kteří při nástupu do autoškoly nejsou držiteli žádného řidičského oprávnění a žádají o přijetí k výuce a výcviku řidičského oprávnění pouze pro skupinu B. Hledá odpovědi na otázky, kde studenti dělají nejčastější chyby, co se jim nejhůře učí, proč nezvládají tréninkové jízdy, do jaké míry respektují rady instruktorů a z jakého důvodu nenavštěvují vyučovací hodiny ve stanoveném rozsahu.

Bakalářská práce si klade za cíl poskytnout konkrétnímu provozovateli autoškoly zpětnou vazbu na úroveň a důkladnost teoretické výuky a praktického výcviku v klíčových oblastech přípravy k získání řidičského oprávnění dané skupiny. Analyzuje přístup žáků, podporu jejich rodičů, odborné a pedagogické znalosti instruktorů a v neposlední řadě také objektivitu komisařů.

## **2 Charakteristika současného systému odborné přípravy k získání řidičského oprávnění**

### **2.1 Legislativa**

Příprava k získání řidičského oprávnění se řídí:

- zákonem č. 247/2000 Sb. – Zákon o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů platných od 9. 8. 2000 s účinností od 1. 1. 2001<sup>1</sup>,
- zákon č. 361/2000 Sb. – Zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů platný od 19. 10. 2000 s účinností od 1. 1. 2001, mimo jiné rozlišuje a charakterizuje jednotlivé skupiny řidičských oprávnění<sup>2</sup>.

Zákon č. 247/2000 Sb. má aktuálním znění má následující strukturu:

- a. Část první – Úvodní ustanovení (§ 1)
- b. Část druhá – Provozování autoškol (§ 2 - § 12)
- c. Část třetí – Odborná způsobilost řidičů motorových vozidel (§ 13 - § 31)
- d. Část čtvrtá – Zkoušky odborné způsobilosti žadatelů o řidičská oprávnění (§ 32 - § 45b)
- e. Část pátá – Zdokonalování odborné způsobilosti řidičů (§ 46 - § 52i)
- f. Část šestá – Státní správa a státní dozor (§ 53 - § 57)
- g. Část sedmá – Společná, přechodná a závěrečná ustanovení (§ 59 - § 62)
- h. Část osmá – (§ 63)
- i. Část devátá – (§ 64)
- j. Část desátá – Účinnost (§ 65)
- k. Přechodná ustanovení
- l. Přílohy – č. 1, č. 2, č. 3, č. 4
- m. Předpis č. 478/2001 Sb.

Zákon č. 361/2000 Sb. má v aktuálním znění následující strukturu:

- a. Část první – Zákon o provozu na pozemních komunikacích (§ 1 - § 137)
- b. Část druhá – Změna zákona o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích (§ 138)
- c. Část třetí – Změna zákona o silniční dopravě
- d. Část šestá – (§ 142)
- e. Část sedmá – Účinnost (§ 143)
- f. Přechodná ustanovení
- g. Přílohy

V Hlavě III zákona č. 361/2000 Sb., jsou uvedena motorová vozidla, která lze řídit držitelem příslušného řidičského oprávnění dané skupiny.

Předložená práce se zabývá analýzou problematiky získání řidičského oprávnění skupiny B, která dle bodu f), § 80a zákona č. 361/2000 Sb., opravňuje držitele příslušného řidičského oprávnění řídit:

- motorová vozidla s výjimkou vozidel, jejichž největší povolená hmotnost nepřevyšuje 3500 kg, určená pro přepravu nejvýše 8 osob kromě řidiče, ke kterým smí být připojeno přípojně vozidlo o největší povolené hmotnosti
  - nepřevyšující 750 kg,
  - převyšující 750 kg, pokud největší povolená hmotnost této jízdní soupravy nepřevyšuje 3500 kg, nebo
  - převyšující 750 kg, pokud největší povolená hmotnost této jízdní soupravy převyšuje 3500 kg, ale nepřevyšuje 4250 kg, jedná-li se o řidičské oprávnění v rozšířeném rozsahu.

## **2.2 Provozování autoškol**

Provozováním autoškoly se rozumí poskytování teoretické výuky a praktického výcviku vedoucího k získání řidičského oprávnění. Provozovat autoškolu může právnická nebo fyzická osoba na základě živnostenského oprávnění vydaného podle zvláštního zákona a registrace k provozování autoškoly.

### 2.2.1 Registrace k provozování autoškoly

Registraci k provozování autoškoly vydává obecní úřad obce s rozšířenou působností. Provozovatelem autoškoly může být i organizační složka státu, která zajišťuje obranu a bezpečnost státu.

Podle § 2 zákona č. 247/2000 Sb., je nutno podat písemnou žádost o registraci k provozování autoškoly u příslušného obecního úřadu obce s rozšířenou působností, příslušného podle místa provozovny žadatele o registraci k provozování autoškoly. Ten na základě žádosti rozhodnutí vydá, prokáže-li žadatel, že:

- a. je držitelem příslušného živnostenského oprávnění, nebo v případě, kdy žadatelem je organizační složka státu, je držitelem zřizovací listiny, ze které vyplývá, že provádí výuku a výcvik k získání oprávnění k řízení vozidel,
- b. splnil technické podmínky pro provozování autoškoly podle tohoto zákona.

Žádost o vydání registrace k provozování autoškoly musí obsahovat:

- a. je-li žadatelem právnická osoba, tak obchodní firmu, sídlo a právní formu právnické osoby a její identifikační číslo osoby, nebo je-li žadatelem fyzická osoba jméno, popřípadě jména, příjmení a adresu trvalého pobytu, identifikační číslo, obchodní jméno a datum narození fyzické osoby,
- b. rozsah poskytované výuky a výcviku,
- c. jméno, příjmení, adresu trvalého pobytu a datum narození fyzických osob, které budou zajišťovat výuku a výcvik,
- d. jméno, příjmení, adresu trvalého pobytu a datum narození fyzických osob, které budou zajišťovat zdravotnickou přípravu,
- e. způsob zajištění výcvikových vozidel,
- f. popis a umístění autocvičiště nebo jiné cvičné plochy s vyloučením provozu jiných vozidel nebo řidičského trenažeru a adresu a označení výukových a učebních prostor.

Žádost o vydání registrace k provozování autoškoly musí být doložena:

- a. dokladem osvědčujícím právní vztah žadatele k autocvičišti nebo k cvičné ploše nebo k řidičskému trenažéru, k výukovým a učebním prostorám a k výcvikovým vozidlům,
- b. platnými profesními osvědčeními osob, které budou provádět výuku a výcvik k získání řidičského oprávnění,
- c. živnostenským listem nebo v případě, kdy žadatelem je organizační složka státu, zřizovací listinou.

V rozhodnutí o vydání registrace k provozování autoškoly obecní úřad obce s rozšířenou působností uvede:

- a. obchodní firmu, včetně právní formy, sídlo a identifikační číslo, jedná-li se o právnickou osobu, nebo jméno a příjmení provozovatele autoškoly, datum narození, identifikační číslo, obchodní jméno a adresu jeho trvalého pobytu; je-li ustanoven odpovědný zástupce, též údaje týkající se jeho osoby,
- b. označení výukových a učebních prostor,
- c. rozsah poskytované výuky a výcviku,
- d. lhůtu pro zahájení provozování autoškoly,
- e. technické podmínky provozování autoškoly.

Byla-li žádost zamítnuta, obecní úřad obce s rozšířenou působností uvede v rozhodnutí důvody, pro které registrace k provozování autoškoly nebyla vydána.

Oprávnění k provozování autoškoly vzniká též marným uplynutím lhůty a způsobem podle § 28 zákona č. 222/2009 Sb., o volném pohybu služeb, ve kterém je uvedeno, že stanoví-li tak jiný právní předpis, oprávnění k poskytování služby vzniká marným uplynutím lhůty pro vydání rozhodnutí. A dále, že správní orgán (podle § 1 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád) o tom, že mu žádost došla, vydá žadateli potvrzení, ve kterém uvede datum přijetí žádosti, lhůtu pro vydání rozhodnutí a poučení o následku marného uplynutí této lhůty. Jestliže žádost nemá stanovené náležitosti podle jiných právních předpisů, správní orgán vyzve žadatele k odstranění nedostatků a poskytne mu k tomu přiměřenou lhůtu nebo může správní řízení přerušit.

V těch případech, kdy dojde k přerušení řízení, běží lhůta pro vydání rozhodnutí od počátku, a to ode dne, kdy správní orgán vyrozumí účastníka o tom, že řízení pokračuje. Ve zvláště složitých případech může správní orgán do 10 dnů ode dne doručení žádosti usnesením prodloužit lhůtu pro vydání rozhodnutí, a to nejvýše na dvojnásobek. Proti tomuto usnesení se nelze odvolat. Ustanovení správního řádu o dobách připočítávaných ke lhůtě pro vydání rozhodnutí se nepoužijí.

V § 30 zákona č. 222/2009 Sb., je dále uvedeno, že o vzniku oprávnění učiní správní orgán bez zbytečného odkladu záznam do spisu a zapíše držitele oprávnění do evidence upravené jiným zákonem. Na požádání vydá osvědčení držiteli oprávnění, ve kterém uvede údaje identifikující držitele, právní ustanovení, na jejichž základě došlo ke vzniku oprávnění, údaje o předmětu, popřípadě rozsahu vzniklého oprávnění. Osvědčení dále obsahuje označení správního orgánu, který je vydal, číslo jednací, datum vyhotovení, jméno, příjmení, funkci nebo služební číslo, otisk úředního razítka a podpis oprávněné úřední osoby.

V případě, že nebyly splněny předpoklady pro vznik oprávnění a správní orgán příslušný k rozhodnutí o žádosti to dodatečně zjistí, rozhodne o tom, že oprávnění zaniká. Toto rozhodnutí lze vydat do 3 let od uplynutí lhůty pro vydání rozhodnutí o žádosti. Přitom postupuje obdobně podle ustanovení správního řádu o zahájení a průběhu přezkumného řízení a o rozhodnutí v přezkumném řízení a jeho účincích, s výjimkou ustanovení o zahájení řízení usnesením do 1 roku od právní moci rozhodnutí a ustanovení o zkráceném přezkumném řízení.

### **2.2.2 Odnětí registrace k provozování autoškoly**

Podle § 4 zákona č. 247/2000 Sb., obecní úřad obce s rozšířenou působností rozhodne ve věci odnětí registrace k provozování autoškoly, jestliže provozovatel autoškoly:

- a. opakovaně nebo hrubým způsobem porušil povinnosti stanovené tímto zákonem nebo na jeho základě,
- b. neplní podmínky stanovené v registraci k provozování autoškoly,

- c. přestal splňovat podmínky držení příslušného živnostenského oprávnění, nebo již neplní technické podmínky k provozování autoškoly podle § 2 zákona č. 247/2000 Sb.,
- d. požádal o odnětí registrace k provozování autoškoly.

O registraci k provozování autoškoly může provozovatel, kterému byla registrace k provozování autoškoly odejmuta, může znovu požádat obecní úřad obce s rozšířenou působností nejdříve po uplynutí 3 let od rozhodnutí o odnětí registrace k provozování autoškoly.

### **2.2.3 Technické podmínky k provozování autoškoly**

Technickými podmínkami nezbytnými k provozování autoškoly se podle § 8 zákona č. 247/2000 Sb. rozumí:

- a. autocvičiště nebo cvičná plocha nebo řidičský trenažér,
- b. prostory pro výuku a výcvik,
- c. učební pomůcky,
- d. výcvikové vozidlo.

Technické podmínky pro autocvičiště, cvičné plochy a učební pomůcky pro výuku praktické údržby jsou specifikovány níže.

#### ***Technické podmínky pro autocvičiště a cvičné plochy***

Autocvičiště nebo jiná cvičná plocha musí mít zpevněný povrch, tzn. beton, asfalt nebo dlažba. Zpevněný povrch musí mít takové rozměry, aby na něm bylo možno provádět nácvik:

- a. rozjíždění a zastavování vozidla na vyznačených místech,
- b. přímé jízdy vpřed a vzad s prokluzem spojky,
- c. jízdy s vozidlem v omezeném prostoru,
- d. jízdy slalomovou tratí vpřed a vzad,
- e. jízdy ve tvaru osmičky vpřed a vzad,
- f. couvání do omezeného prostoru,
- g. parkování vodorovné v řadě, šikmé, kolmé a opuštění parkovacího prostoru vpřed a vzad,



- h. řízení vozidla v jednotlivých rizikových situacích např. intenzivní brzdění z rychlosti nejméně 40 km.h<sup>-1</sup>, objíždění překážky, náhlá změna směru jízdy spojená s ovládáním ostatních ovládacích prvků vozidla.

### ***Učební pomůcky pro výuky praktické údržby***

Výuka praktické údržby se provádí na stejném výcvikovém vozidle, se kterým uchazeč absoluuje praktické jízdy a bude absolvovat závěrečnou praktickou zkoušku z jízdy. Výuka praktické údržby může být prováděna také:

- a. na modelu palivové, elektrické, brzdové, chladicí a mazací soustavy nákladního automobilu,
- b. na modelu zážehového a vznětového motoru,
- c. na modelu převodovky a spojky, nebo
- d. na modelu jednotlivých částí nákladního automobilu se zachovanými funkčními vlastnostmi.

V § 8 odstavci a) zákona č. 247/2000 Sb. je dále uvedeno, že jako výukové a učební prostory lze použít pouze nebytový prostor splňující podmínky pro provozovnu podle zvláštního právního předpisu, uvedeného v zákoně č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání, ve znění pozdějších předpisů. Provozovatel autoškoly musí mít také po celou dobu provozování autoškoly právo k užívání výukových a učebních prostor a musí mít tyto prostory po celou dobu k dispozici.

### ***Výcvikové vozidlo***

V autoškole lze při výuce a výcviku k získání řidičského oprávnění provozovat výcvikové vozidlo, pro řešenou skupinu B, tedy osobní automobil:

- a. který svojí konstrukcí a technickým stavem odpovídá požadavkům stanoveným zvláštním právním předpisem, uvedeným v zákoně č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), č. 307/1999 Sb.,

- b. který je vybaven dvojím zařízením schváleného provedení podle zvláštního právního předpisu, uvedeného v odstavci a), umožňujícím ovládání spojky a provozní brzdy vozidla, popřípadě akcelérátoru. U vozidla s automatickou převodovkou postačí dvojí zařízení pro ovládání provozní brzdy vozidla,
- c. které je vybaveno doplňkovým vnitřním zrcátkem, pokud je pro daný typ vozidla předepsáno,
- d. které bylo pro účely výuky a výcviku schváleno obecním úřadem obce s rozšířenou působností.

Druhy výcvikových vozidel pro výuku, výcvik a zkoušku z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel pro příslušnou skupinu motorových vozidel se řídí podle zvláštního právního předpisu § 80a zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách zákona o silničním provozu, ve znění zákona č. 297/2011 Sb. Dále platí, že lze v autoškole použít jako výcvikové vozidlo takové vozidlo, které je konstrukčně přizpůsobené tělesně postižené osobě, a které není registrovaným výcvikovým vozidlem.

### **2.3 Oprávnění k provádění výuky a výcviku**

Teoretickou výuku a praktický výcvik mohou v autoškolách zajišťovat pouze držitelé platného profesního osvědčení vydaného krajským úřadem. Podmínky získání profesního osvědčení jsou upraveny příslušnými ustanoveními zákona č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů v platném znění a tento zákon prováděný Vyhláškou Ministerstva dopravy a spojů České republiky č. 167/2002 Sb. O vydání profesního osvědčení rozhoduje krajský úřad, který provádí rovněž zkoušky učitelů teoretické výuky a praktického výcviku. Držitel profesního osvědčení se může podílet na přípravě uchazeče pouze v rozsahu jím vlastněném oprávnění.

### **2.3.1 Podmínky pro přijetí k výcviku učitele autoškoly**

Aby osoba mohla být držitelem příslušného profesního osvědčení, musí splňovat následující podmínky definované zákonem:

- a. ukončené střední vzdělání zakončené maturitní zkouškou, případně, jde-li o učitele výcviku řízení vozidla a údržby, musí mít ukončené střední vzdělání výučním listem ve strojním nebo dopravním oboru,
- b. minimální věk 24 let,
- c. být držitelem kladného posudku dopravně psychologického vyšetření vystaveném fyzickou nebo právnickou osobou akreditovanou pro poskytování dopravně psychologických vyšetření,
- d. absolvovat základní školení a prokázat zkouškou znalosti předpisů o provozu na pozemních komunikacích o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, znalosti ovládání a údržby vozidla, řízení vozidla a zásad bezpečné jízdy, včetně vozidla přizpůsobeného tělesně postižené osobě,
- e. být držitelem řidičského oprávnění pro skupinu vozidel, k jehož získání provádí výuku,
- f. být nejméně 3 roky držitelem oprávnění pro skupinu vozidel, pro kterou výcvik provádí.

### **2.3.2 Rozsah oprávnění osvědčení pro učitele autoškoly**

Profesní osvědčení má tři zákonem stanovené rozsahy:

- a. Profesní osvědčení omezené jen pro výuku teorie (POT) – kurz v rozsahu 140 hodin,
- b. Profesní osvědčení omezené jen pro výuku praktického výcviku (POP) – kurz v rozsahu 140 hodin,
- c. Profesní osvědčení úplné (POÚ) – kurz v rozsahu 230 hodin.

Minimální rozsahy nutné pro základní přípravu učitelů výuky a výcviku podle rozsahu oprávnění profesního osvědčení jsou uvedeny v tabulce 1.

<b>Rozsah oprávnění osvědčení pro učitele</b>	<b>POT</b>	<b>POP</b>	<b>POÚ</b>
1. Legislativa (činnost autoškoly, výuka a výcvik, provoz vozidla)	10	10	10
2. Základy dopravní psychologie	18	18	18
3. Základy pedagogiky a rétoriky	22	22	22
<b>Celkem</b>	<b>50</b>	<b>50</b>	<b>50</b>
<b>Výuka teorie</b>			
4. Metodika (didaktika) výuky teoretických předmětů			
a. Předpisy o provozu na pozemních komunikacích	6	2	8
b. Ovládání a údržba vozidla	6	2	8
c. Teorie řízení a zásady bezpečné jízdy	6	2	8
5. Náslechy a výstupy ve výuce teorie			
a. Předpisy o provozu na pozemních komunikacích	28		28
b. Ovládání a údržba vozidla	18		18
c. Teorie řízení a zásady bezpečné jízdy	20		20
<b>Celkem teoretické předměty</b>	<b>84</b>	<b>6</b>	<b>90</b>
<b>Praktický výcvik</b>			
6. Metodika (didaktika) výcviku praktických předmětů			
a. Výcvik v řízení vozidla (obsahová stránka)	4	8	12
- Řidičský trenažér (forma získávání základních dovedností)		6	6
- Autocvičiště (stavba překážek – rozměry)		12	12
- Provoz na pozemní komunikaci (volba trasy pro etapy výcviku)		8	8
b. Praktická údržba vozidla	2	4	6
7. Náslechy a výstupy v praktickém výcviku			
a. Výcvik v řízení vozidla			
- Řidičský trenažér		6	6
- Autocvičiště		8	8
- Provoz na pozemní komunikaci (volba trasy pro etapy výcviku)		20	20
b. Praktická údržba vozidla		12	12
<b>Celkem praktický výcvik</b>	<b>6</b>	<b>84</b>	<b>90</b>
<b>CELKEM</b>	<b>140</b>	<b>140</b>	<b>230</b>

Tabulka 1 – Minimální počet hodin základní přípravy učitelů výuky a výcviku

### **2.3.3 Základní školení teoretické výuky a praktického výcviku učitele autoškoly**

Podle § 6 vyhlášky 167/2002 Sb., zákona č. 247/2000 Sb. je základní školení pro učitele výuky a výcviku zaměřeno na:

- a. metodiku výuky předpisů o provozu na pozemních komunikacích a předpisů souvisejících s provozem na pozemních komunikacích, výuky teorie řízení a zásad bezpečné jízdy a výuky ovládání a údržby vozidla; u osob tělesně postižených na výuku ovládání a údržby vozidla konstrukčně přizpůsobeného tělesně postižené osobě,
- b. metodiku výcviku v řízení vozidla a výcviku praktické údržby vozidla,
- c. pedagogickou přípravu zaměřenou na hlavní pedagogické zásady a metodické postupy vyučování s důrazem na udržení pozornosti a zájmu posluchačů, správného způsobu vyjadřování, volby gramaticky a stylisticky správných výrazů, terminologie, gestikulace a správného vystupování učitele,
- d. zásady dopravní psychologie orientované na fyziologické zákonitosti lidské psychiky, psychologii osobnosti, mezilidskou komunikaci a mezilidské vztahy v provozu na pozemních komunikacích a přizpůsobování se aktuálnímu stavu při řešení dopravních situací,
- e. způsob výuky osob tělesně postižených používajících vozidla konstrukčně přizpůsobená jejich zdravotnímu postižení,
- f. zásady poskytování první pomoci v rozsahu podle § 4 odst. 4 a § 5 odst. 4.

Délka výcviku závisí na schopnostech žadatele a pohybuje se v intervalu tři až pět měsíců. U výcviku uchazeče o profesní osvědčení instruktora autoškoly platí stejná pravidla jako u výcviku uchazeče o řidičské oprávnění.

### **2.3.4 Zkoušky odborné způsobilosti učitele autoškoly**

Při zkoušce prokazuje žadatel o získání profesního osvědčení znalosti a dovednosti:

- a. z předpisů o provozu na pozemních komunikacích a zdravotnické přípravy,
- b. výkladem tématu z předpisů o provozu na pozemních komunikacích,
- c. z předpisů souvisejících s předpisy o provozu na pozemních komunikacích a provádění jejich výuky,

- d. z ovládání vozidla a provádění související výuky,
- e. z teorie řízení a zásad bezpečné jízdy a provádění jejich výuky,
- f. z praktické údržby vozidla a provádění související výuky,
- g. z provádění výcviku v řízení vozidla,
- h. z praktického ovládání vozidla příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění.

Zkouška znalostí a dovedností, podle předchozího odstavce písm. a) se provádí písemně zkušebním testem shodným se zkušebním testem pro zkoušku z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel.

Zkouška se hodnotí stupněm „prospěl“, dosáhl-li žadatel o získání profesního osvědčení plný počet bodů. Zkouška znalostí a dovedností podle písm. b) až e) se provádí ústně na základě vždy jedné otázky z každého z těchto okruhů a zkouška podle písmene f) se provádí ověřením praktických znalostí na vozidle. Zkouška znalostí a dovedností písm. g) a h) se provádí při praktické jízdě s vozidlem. Vozidlo si zajistí na své náklady žadatel o získání profesního osvědčení. Žadatel provede zkoušku podle písmen g) a h) vždy na vozidle nejvyšší skupiny řidičského oprávnění, na kterou má provádět výcvik v řízení. Pokud žádá o profesní osvědčení výcviku jízdy na motocyklu, absolvuje zkoušku na motocyklu zvlášť.

Výsledek každé části zkoušky se hodnotí stupněm „prospěl“ nebo „neprospěl“. Jestliže žadatel o získání profesního osvědčení byl v některé části zkoušky hodnocen stupněm „neprospěl“, může tuto část zkoušky opakovat pouze jednou. Opakovaná část může být provedena nejdříve za pět pracovních dní, nejpozději však do šesti měsíců ode dne konání části zkoušky, při které byl žadatel o získání profesního osvědčení hodnocen stupněm „neprospěl“.

Ke zkoušce je žadatel o vydání profesního osvědčení povinen předložit platný občanský průkaz, platný řidičský průkaz, doklad o nejvyšším ukončeném vzdělání, výpis z evidenční karty řidiče, doklad o absolvování dopravně psychologického vyšetření a fotografii. Předsedou zkušební komise je zaměstnanec příslušného odborného útvaru krajského úřadu, a člen vždy zástupce autoškoly nebo organizační složky státu, která prováděla základní školení.

## 2.4 Druhy výuky

Zákon č. 247/2000 Sb., rozlišuje dle § 14 pro získání řidičského oprávnění skupiny B pět možností výuky, které je provozovatel autoškoly oprávněn poskytovat.

Níže jsou uvedeny všechny možné druhy teoretické výuky a praktického výcviku:

- a. **základní výuka a výcvik** – cílem je příprava žadatele na získání příslušného řidičského oprávnění pro příslušnou skupinu,
- b. **sdružená výuka a výcvik** – jedná se o přípravu žadatele na získání řidičského oprávnění pro kombinaci skupin a podskupin řidičských oprávnění,
- c. **rozšiřující výuka a výcvik** – zde se jedná se o přípravu žadatele na rozšíření již získaného řidičského oprávnění,
- d. **výuku a výcvik podle individuálního studijního plánu** – zákon zakotvením výuky a výcviku podle individuálního studijního plánu umožňuje, aby si žadatel teoretickou přípravu osvojil samostudiem a povinnými konzultacemi, a to v poměru 1 hodina konzultací na 4 hodiny stanovené výuky. Rozsah výcviku nesmí být nižší, než je stanovený počet vyučovacích hodin pro danou skupinu či podskupinu,
- e. **kondiční a zdokonalovací výuka a výcvik** – uvedený výcvik slouží k procvičení a zdokonalení znalostí a dovedností držitele řidičského oprávnění. Na základě novely č. 48/2016 Sb. zákona č. 247/2000 Sb., je navržena pozměněná koncepce kondiční a zdokonalovací výuky, než tomu bylo v minulosti.

Nad rámec výše uvedených možností mohou autoškoly poskytovat i doplňující výuku a výcvik, která slouží pro přípravu žadatelů, kteří sice ukončili výuku a výcvik, ale řidičské oprávnění jim nebylo uděleno. Jedná se zejména o žadatele, kteří neuspěli u závěrečné zkoušky.

Kurz by měl podle zákona obsahovat výuku předpisů o provozu vozidel, o ovládání a údržbě vozidel, teorie řízení a zásad bezpečné jízdy a zdravotnické přípravy (cílem výuky je tedy získání teoretických znalostí).

Výcvik by naproti tomu měl obsahovat zejména praktické prvky týkající se řízení vozidla, údržby vozidla a praktické zdravotnické přípravy. Rozsah výuky a výcviku závisí na jednotlivých skupinách a podskupinách řidičských oprávnění (např. rozsah výuky pro skupinu B je 36 hodin a rozsah výcviku je 34 hodin – uvedený rozsah je přílohou číslo 3 zákona č. 247/2000 Sb.).

## **2.5 Podmínky přijetí k teoretické výuce a praktickému výcviku**

Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů, kterou provádí zákon č. 247/2000 Sb., o získání odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění zákona č. 478/2001 Sb. stanoví, že výuku a výcvik k získání řidičského oprávnění může provádět výlučně provozovatel autoškoly s tím, že provozovatel autoškoly přijme k výuce a výcviku k získání řidičského oprávnění osobu, která splní níže uvedené podmínky:

- a. podá písemně Žádost o přijetí k výuce a výcviku na dvoustranném tiskopise formátu A4 (vzor žádosti je uveden v příloze 1 předložené bakalářské práce), jehož první stranu vyplňuje žadatel při podávání žádosti o přijetí a druhou stranu vyplňuje zkušební komisař při zkoušce. Pokud je žadatel mladší 15 let, musí být žádost doložena písemným souhlasem jeho zákonného zástupce, jehož podpis byl ověřen příslušným orgánem,
- b. ke dni ukončení výuky a výcviku dosáhne věku předepsaného pro udělení řidičského oprávnění příslušné skupiny podle zvláštního zákona, přičemž od zahájení výuky a výcviku k jejich ukončení nesmí uplynout doba delší než 18 měsíců (tímto ustanovením zákon umožňuje přijmout k výuce a výcviku i žadatele, který nesplňuje předepsaný věk k přijetí),
- c. je způsobilá k právním úkonům,
- d. je zdravotně způsobilá k řízení motorového vozidla podle zvláštního zákona,
- e. je spolehlivá k řízení motorového vozidla podle zvláštního zákona (zákon v tomto případě nestanovuje, podle jakého zvláštního zákona má být osoba způsobilá),
- f. splní další podmínky, pokud je pro získání řidičského oprávnění vyžaduje zvláštní zákon.



Žádost o řidičské oprávnění musí být doložena dokladem o zdravotní způsobilosti žadatele, který nesmí být starší více než 3 měsíce.

Novela č. 48/2016 Sb. zákona č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, navrhuje zejména zpřesnění terminologie použité zákonem pro podmínky přijetí. Zákon též upravuje podmínky pro teoretickou výuku a praktický výcvik, která je součástí přípravy na budoucí povolání a stanoví, že žáci školy, které byla vydána registrace k provozování autoškoly, u nichž je získání řidičského oprávnění součástí výuky jako kvalifikační předpoklad výkonu povolání, na které se žáci ve škole připravují, nebo pro něž je řízení motorových vozidel volitelným (nevolitelným) předmětem, mohou být zařazeni do teoretické výuky a praktického výcviku tak, aby teoretická výuka a praktický výcvik nebyly ukončeny dříve než šest měsíců před dosažením předepsaného věku. Tato teoretická výuka a praktický výcvik nesmějí trvat déle než dvanáct po sobě jdoucích měsíců.

## **2.6 Způsob výuky, výcviku a jejich ukončení**

Před zahájením teoretické výuky a praktického výcviku je provozovatel autoškoly povinen zaslat seznam žadatelů o řidičská oprávnění obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností příslušnému podle místa provozovny provozovatele autoškoly. Do seznamu je nutno ke každému žadateli uvést jeho jméno a příjmení, datum narození, adresu, číslo řidičského průkazu, pokud jej vlastní, druh teoretické výuky a praktického výcviku a skupiny vozidel, pro které bude příprava prováděna. Dále adresu učeben, kde bude prováděna teoretická výuka, seznam cvičných vozidel, na kterých bude praktický výcvik prováděn a den zahájení celého výcviku. V zákoně je i výslovně uvedeno, že praktický výcvik musí navazovat na teoretickou výuku. Část výcviku v řízení vozidla je možno nahradit výcvikem na řidičském trenažéru. Povinností provozovatele autoškoly je seznámení žadatele se zásadami ovládání vozidla, teorií řízení a zásadami bezpečné jízdy výcvikového vozidla, která se mohou lišit dle značky, modelu, motoru, převodovky a řazení.

Vyučovací hodina v autoškolách trvá 45 minut a zároveň nemůže výcvik v řízení vozidla trvat déle než dvě vyučovací hodiny denně u jednoho žadatele. V příloze č. 3, zákona č. 247/2000 Sb. je uvedeno, že smí být výcvik v řízení prodloužen na čtyři vyučovací hodiny jedenkrát a to pouze v jeho třetí etapě. Při zahájení teoretické výuky a praktického výcviku je provozovatel autoškoly povinen vydat žadateli Průkaz žadatele o řidičské oprávnění, a v něm pak provádět záznamy o jeho účasti na praktickém výcviku. Tento průkaz musí mít žadatel při praktickém výcviku vždy u sebe. Způsob vedení evidence stanoví prováděcí předpis, jehož označení není v zákoně uvedeno.

## **2.7 Teoretická výuka a praktický výcvik**

Řízení automobilu je náročná činnost se značným rizikem. Snížit toto riziko na co nejmenší míru je cílem úsilí instruktorů autoškol, dopravních psychologů a řady dalších odborníků, kteří pracují v oblasti bezpečnosti silniční dopravy.

Na základě zkušeností je postupem doby vybudováván účinný systém přípravy řidičů, který se skládá z:

- a. teoretické výuky na učebnách, v nichž se žáci seznamují s předpisy, pravidly, dopravními situacemi, ovládáním a údržbou vozidla, teorií řízení, zásadami bezpečné jízdy a zdravotnickou přípravou a
- b. praktického výcviku na řidičském trenažeru či motorovém vozidle, kde se učí kontrolu vozidla před jízdou, základní úkony řidiče před zahájením jízdy, dovednosti nutné pro ovládání vozidla a řízení vozidla s důrazem na dodržování předpisů o provozu na pozemních komunikacích a zásad bezpečné jízdy.

Jako nejúčinnější výuková forma se osvědčila moderní vícefázová příprava. Její další rozvíjení bude přispívat k prohloubení znalostí řidičů a umožní efektivně využít nejnovějších poznatků vědy a techniky.

Vícefázová příprava aktuálně používaná a uzákoněná, představuje zatím nejmodernější pojetí výcviku řidičů a má oproti klasické metodě, využívané v minulosti, řadu výhod. Pro názornost je porovnána klasická a vícefázová příprava, zmíněny výhody, nevýhody a přínos pro uchazeče o řidičské oprávnění.

### **2.7.1 Klasická příprava**

Teoretická část při klasické přípravě stanovovala soubor přednášek v rozsahu 50 hodin. Autoškola měla daný rozvrh výuky, dle kterého uchazeči docházeli na přednášky do učebny. Při nesplnění docházky v povinném rozsahu, nebyl uchazeč připuštěn k závěrečné zkoušce.

Praktická část se prováděla výlučně na cvičném vozidle a již od první hodiny v běžném silničním provozu, což bylo velmi nebezpečné pro žáka a ještě více pro okolní provoz. V době, kdy se klasická výuka začala využívat, nebyly pro autoškoly vyvinuté použitelné řidičské trenažéry, které mohly simulovat silniční provoz a ovládání vozidla.

Praktický výcvik tedy probíhal ihned v silničním provozu, který to svou nízkou hustotou umožňoval, ale i přesto byla taková jízda velmi nebezpečná. Uchazeč, který často seděl ve vozidle poprvé, byl od první chvíle vystaven stresu, nebyl schopen bezpečně vozidlo ovládat, orientovat se provozu a dodržovat předpisy. Použití autocvičišť i přesto nebylo považováno za nutné.

Tato metoda je již zastaralá a výhody lze spatřovat pouze v teoretické části, kde byl na znalosti uchazečů kladen mnohem větší důraz než dnes. Byli průběžně zkoušeni, psali cvičné testy a i při cvičné jízdě se instruktoři často na teoretické znalosti doptávali.

Nevýhody jsou naopak v praktické části. Mezi ty hlavní patří absence cvičných jízd po autocvičištích, nemožnost použití řidičských trenažérů a chybějící plynulá návaznost praktických jízd na teoretickou výuku.

### **2.7.2 Vícefázová příprava**

Nejmodernější způsob přípravy žadatele o řidičské oprávnění v sobě spojuje výuku teorie a plynulou návaznost ukázkami údržby a cvičnými jízdami. V praxi to znamená, že když se uchazeči na hodinách teoretické výuky seznamují např. s technikou jízdy na vyšší převodový stupeň, tak jsou v následující hodině praktické jízdy vedeni mimo obec, popř. na dálnici, kde si tento způsob jízdy vyzkouší.

Vícefázová příprava, používaná nyní, zahrnuje tyto fáze:

1. fázi – teoretická příprava na učebnách,
2. fázi – výcvik na trenažéru,
3. fázi – výcvik na autocvičišti,
4. fázi – výcvik v silničním provozu,
5. fázi – výcvik v praktické údržbě.

Teoretická příprava na učebnách se odvíjí podle toho, zda autoškola používá standardní způsob výuky přednáškami učitele nebo individuální studijní plán, kde se uchazeč připravuje samostudiem. Výcvik na řídičském trenažéru není povinná součást celkové přípravy a záleží, zda jej má autoškola k dispozici. Jízdy na autocvičišti jsou považovány za ideální způsob seznámení se s ovládáním a jízdou vozidla. Do silničního provozu se žadatelé dostávají po zhodnocení způsobilosti k samostatné jízdě instruktorem. Praktická údržba je zaměřená na kontrolu vnějšího poškození vozidla, motorového prostoru, provozních kapalin, vnějšího osvětlení, výměnu rezervního kola v případě defektu a povinné výbavy.

Studie ukazují, že žadatelé o řídičské oprávnění, kteří prošli vícefázovou přípravou, jsou samostatnější a přizpůsobivější ke stále náročnějším požadavkům provozu. Pomocí moderní didaktické techniky a výcvikových zařízení, především trenažérů a autocvičišť, jsou připraveni lépe ovládat vozidla nejenom v běžných situacích, ale i ve složitých a nebezpečných situacích, které by klasickým způsobu nacvičovat nebylo možné. Celkově dokáží lépe předvídat, rychleji vyhodnocovat rizikové situace a odpovídajícím způsobem na ně reagovat, aby co nejvíce zmírnili jejich případné následky.

## **2.8 Obsah teoretické výuky k získání řídičského oprávnění**

Teoretická výuka se dělí do jednotlivých bloků, resp. tematických celků, kde se žáci postupně seznamují s předpisy, pravidly, dopravními situacemi, ovládáním a údržbou vozidla, teorií řízení, zásadami bezpečné jízdy a zdravotnickou přípravou. Na první hodině teoretické výuky v autoškole se žáci seznamují se základními předpisy provozu na pozemních komunikacích a řeší za dohledu učitele elementární dopravní situace, které znají z běžného života a musí se dle nich řídit například při jízdě na kole. U výuky podle individuálního studijního plánu je náplň učiva totožná se základní výukou.

Vždy je nutné seznámit žáky, kteří ve většině případů nemají žádné zkušenosti, s nejzásadnějšími pravidly, dle kterých se musí řídit. Níže jsou uvedeny tematické celky, se kterými se posluchači seznamují, a to se stejnou posloupností, jako při přednáškách.

Podle § 4 vyhlášky č. 167/2002 Sb., kterou provádí zákon č. 247/2000 Sb. je stanoven obsah a rozsah výuky k získání řidičského oprávnění.

Výuka předpisů o provozu na pozemních komunikacích obsahuje:

- a. předpisy o provozu na pozemních komunikacích,
- b. řešení dopravních situací,
- c. předpisy související s provozem na pozemních komunikacích,
- d. předpisy o řidičských oprávněních a řidičských průkazech,
- e. doklady potřebné při provozu vozidla podle skupiny vozidel, k jejichž řízení opravňuje příslušné řidičské oprávnění,
- f. občanskoprávní a trestněprávní odpovědnost řidiče, rozsah a podmínky pojištění odpovědnosti za škody způsobené provozem motorových vozidel podle zvláštního právního předpisu.

Výuka o ovládání a údržbě vozidla obsahuje tyto celky:

- a. všeobecný popis a sestavu vozidla příslušné kategorie,
- b. popis základních soustav vozidla, jejich charakteristiku, účel, činnost a základní údržbu, zásady jejich správného používání,
- c. ovládací ústrojí vozidla, ovladačů a sdělovačů, jejich umístění a označení,
- d. základní provozní údaje vozidla,
- e. zásady preventivní údržby vozidla a její význam pro bezpečnost a hospodárnost provozu a ochranu životního prostředí,
- f. postup při provádění základní údržby a jednoduchých oprav vozidla,
- g. nejrozšířenější závady a poruchy vyskytující se na vozidle a základní postupy při jejich zjišťování,
- h. v případě, že se jedná o výuku u osoby tělesně postižené, která bude řídit vozidlo konstrukčně přizpůsobené jejímu zdravotnímu stavu, provádí se výuka o ovládání a údržbě vozidla o vozidlu konstrukčně přizpůsobenému zdravotnímu stavu tělesně postižené osoby v rozsahu pod písmeny a. až g.

Výuka teorie řízení a zásad bezpečné jízdy obsahuje:

- a. činitelé ovlivňující bezpečnost provozu na pozemních komunikacích,
- b. vliv alkoholu, drog, léčiv, stavu mysli a únavy na chování řidiče,
- c. právní úpravy doby jízdy a doby odpočinku,
- d. problematika vzájemných vztahů jednotlivých účastníků provozu na pozemních komunikacích (dopravní etika),
- e. specifická rizika plynoucí z nedostatku zkušeností ostatních účastníků provozu na pozemních komunikacích a nejzranitelnějších kategorií uživatelů pozemních komunikací, jako jsou děti, chodci, cyklisté a osoby těžce zdravotně postižené, a specifická rizika plynoucí z reakcí tělesně postižených řidičů, kteří řídí vozidla konstrukčně přizpůsobená jejich postižení,
- f. vliv technického stavu vozidla na bezpečnost jízdy,
- g. pravidla týkající se používání vozidel s ohledem na životní prostředí,
- h. základní fyzikální podmínky jízdy vozidla,
- i. základní postupy řidičských dovedností při rozjetí vozidla, řazení rychlostních stupňů, používání brzd, zastavování a couvání,
- j. nejdůležitější zásady týkající se sledování bezpečné vzdálenosti mezi vozidly, přilnavosti pneumatik a brzdné dráhy v závislosti na adhezních podmínkách,
- k. jízda s přívěsem, vlečení vozidel,
- l. uložení a přeprava nákladu,
- m. rizikové faktory jízdy vozidla v různých situacích, za různých povětrnostních a klimatických podmínek, vliv změny počasí, denní a noční doby,
- n. charakteristiky různých typů komunikací a řešení krizových situací,
- o. doby vnímání, posuzování, rozhodování a reakce, zásady předvídavosti, rozpoznání a řešení kritických situací,
- p. rozbor příčin dopravních nehod,
- q. zařízení pro bezpečnost vozidel, zejména používání bezpečnostních pásů a zádržných systémů, faktory aktivní a pasivní bezpečnosti vztahující se k vozidlu a přepravovaným osobám,
- r. jízda s vozidlem vybaveným elektronickými informačními, varovnými a řídicími systémy k ovládání vozidla,
- s. seznámení s integrovaným záchranným systémem,

- t. seznámení se zásadami potřebnými pro čtení v silniční mapě,
- u. seznámení se základními úkony na místě dopravní nehody ve vztahu k bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích včetně zásad pro používání reflexní vesty, výstražného trojúhelníku a další označení místa dopravní nehody.

Výuka zdravotnické přípravy obsahuje tyto tematické celky:

- a. prevence dopravních nehod ze zdravotních příčin,
- b. obecné zásady jednání při dopravních nehodách,
- c. zásady první pomoci a poskytování první pomoci při jednotlivých poraněních,
- d. stavy bezprostředně ohrožující život,
- e. možnosti a způsoby použití jednotlivých zdravotních pomůcek, které jsou ve výbavě lékárníčky vozidla.

## **2.9 Rozsah teoretické výuky k získání řidičského oprávnění**

Výcvik k získání řidičského průkazu skupiny B lze v této době uskutečnit dvěma způsoby. V minulosti byla standardní délka kurzu 36 vyučovacích hodin uzákoněná a striktně dodržovaná. Postupem času se konkurenčním bojem snižovala celková cena výuky a výcviku a ten se zkrátil až na tzv. individuální délku kurzu v trvání 10 hodin vyučovacích, z nichž každá má 45 minut. Po přepočtu je to tedy pouze 7,5 hodiny. U rozsahu teoretické výuky je nutno dbát na níže uvedené rozdělení.

### **2.9.1 Základní výuka a výcvik**

V § 15 zákona č. 247/2000 Sb. se tento typ výuky nazývá Základní výuka a výcvik, ale v učebnicích pro autoškoly a v některých materiálech dostupných na internetu je použit název Standardní výuka, přičemž je možno využívat oba termíny. Dnes se standardní (teoretický) výcvik téměř nevyužívá kvůli vysokým nákladům na provoz a tomu neodpovídající nízké ceně celého kurzu. V tabulce 2 jsou uvedeny počty jednotlivých vyučovacích hodin teorie, které musí uchazeč povinně absolvovat, aby mohl být připuštěn k závěrečné zkoušce.

Skupina řidičského oprávnění	Předmět výuky				OP	Celkem
	PPV	OÚV	TZBJ	ZP		
AM	14	1	6	2	3	26
A1	14	1	6	2	3	26
A	14	1	6	2	3	26
B1	16	2	8	2	4	32
<b>B</b>	<b>18</b>	<b>2</b>	<b>10</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>36</b>
T	18	10	10	2	4	44

Tabulka 2 – Počet hodin v předmětech Základní výuky a výcviku

### 2.9.2 Individuální studijní plán

Je možný u získání řidičského oprávnění všech skupin vozidel s výjimkou skupin D, D+E, D1 a D1+E. U kurzu s individuálním studijním plánem i žadatel osvojí teoretickou přípravu samostatným studiem a dochází na povinné konzultace v rozsahu učební osnovy uvedené v tabulce 3. Přesný rozvrh výuky není stanoven. Uchazeči se připravují z materiálů, které jim poskytne autoškola, které si zajistí sami a s pomocí internetových stránek Ministerstva dopravy, kde jsou k dispozici soubory cvičných testových otázek, se připravují na závěrečnou zkoušku. Na konzultace docházejí individuálně, ale častěji po domluvě ve skupinách maximálně pěti posluchačů a v předem domluvených termínech.

Skupina řidičského oprávnění	Předmět výuky				OP	Celkem
	PPV	OÚV	TZBJ	ZP		
<b>B</b>	<b>5</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>11</b>

Tabulka 3 – Počet hodin v individuálním studijním plánu pro skupinu B

### 2.10 Obsah a rozsah praktického výcviku k získání řidičského oprávnění

Praktický výcvik v řízení vozidla se provádí ve třech po sobě jdoucích etapách a je přizpůsoben příslušné skupině vozidel. Výcvik je zaměřen v první etapě na provedení kontroly vozidla před jízdou a základní úkony řidiče před zahájením jízdy, nácvik a zvládnutí základních řidičských dovedností nutných pro ovládání vozidla volantem nebo říditky, pedálem nebo rukojetí akcelérátoru, spojkou, řazením, provozní a parkovací brzdou.



V druhé etapě je praktický výcvik zaměřen na procvičování získaných základních řidičských dovedností v městském a mimoměstském provozu s nízkou hustotou provozu vozidel s důrazem na dodržování předpisů o provozu na pozemních komunikacích a zásad bezpečné jízdy, jízdu vyšší rychlostí, nácvik a zvládnutí dalších řidičských dovedností v různých situacích v provozu, ovládání výstroje a výbavy vozidla, například stěrače a ostřikovače skel, odmlžování, klimatizace nebo osvětlení vozidla, pro jeho bezpečný provoz a na jízdu za snížené viditelnosti.

Ve třetí etapě je praktický výcvik zaměřen na dosažení plné samostatnosti při řízení vozidla v hustém městském a mimoměstském provozu, na různých kategoriích pozemních komunikací, řízení vozidla za ztížených podmínek, řešení složitých dopravních podmínek a dopravních situací a na jízdu za snížené viditelnosti.

Praktický výcvik má následující časovou zátěž:

1. etapa – praktická jízda vozidlem na autocvičišti, nebo trenažéru, pokud je jím autoškola vybavena v celkové délce 7 hodin. Nejčastěji se etapa dělí na 2 hodiny na cvičišti, trenažéru a zbylých 5 hodin v mírném provozu,
2. etapa – praktická jízda vozidlem v silničním provozu, nejčastěji na periferiích větších měst či obcí s vyšší hustotou dopravy. V této nejdelší etapě trávící 12 hodin, si žadatel osvojuje znalosti, chování a reakce na komunikaci s výrazně větším provozem,
3. etapa – praktická jízda vozidlem vedoucí centry měst a obcí s důrazem na řešení problémů v dopravních špičkách a kongescích. Z délky trvání 9 hodin musí být nejméně 1 hodina věnována nácviku správného chování a jednání v krizových situacích.

V tabulce 4 jsou uvedeny jednotlivé etapy a stanovený počet hodin, které je nutno ze zákona absolvovat.

Důležitou součástí celého kurzu je praktický výcvik údržby vozidla v délce 2 hodiny, kde se uchazeči učí kontrole vozidla před jízdou, která se dělí na čtyři části (vnější kontrola vozidla na poškození, kontrola motorového prostoru a provozních kapalin, kontrola vnějšího osvětlení a kontrola povinné výbavy dle zákona č. 341/2014 Sb.).

Výcvik v praktické údržbě vozidla je zaměřen na:

- a. nácvik jednotlivých úkonů základní údržby vozidla, kontrolu a ošetření základních soustav vozidla a doplnění pohonných hmot,
- b. dodržování zásad bezpečnosti práce a používání technických zařízení při provádění jednotlivých úkonů údržby, ošetřování a oprav vozidla,
- c. nácvik zjišťování a odstraňování jednoduchých závad a poruch na vozidle,
- d. výměnu kola,
- e. základní úkony nutné k zajištění osvětlení vozidla, například výměnu žárovek, pojistek apod.,
- f. připojení tažného lana nebo tažné tyče,
- g. znalosti umístění prvků povinné výbavy ve vozidle a způsobu jejich používání včetně praktických dovedností při manipulaci s výstražným trojúhelníkem a jeho správného umístění za vozidlem.

Výcvik se u osob tělesně postižených přizpůsobí možnostem vyplývajícím z jejich zdravotního postižení.

Zdravotnická příprava přednášená na závěr kurzu trvá 4 hodiny a je velmi důležitou součástí celého výcviku, protože na její znalosti a správném poskytnutí první pomoci závisí lidské životy. Součtem dílčích časů získáme celkové trvání praktického výcviku, což je pro skupinu B – osobní automobil 34 hodin.

Praktický výcvik zdravotnické přípravy je zaměřen na:

- a. nácvik poskytování první pomoci při různých poraněních a stavech,
- b. nácvik zástavy krváčení,
- c. nácvik použití jednotlivých prostředků z výbavy lékárničky,
- d. nácvik a zvládnutí vyprošťovacího manévru zraněné osoby z vozidla,
- e. nácvik a zvládnutí úkonů neodkladné resuscitace.

Skupina řidičského oprávnění	Praktický výcvik a řízení vozidla				PV-ÚV	PV-ZP	Celkem
	I. etapa		II. etapa	III. etapa			
	AC	MP	SP	SP			
AM	1	2	5	5	1	4	18
A1	1	2	5	5	1	4	18
A	1	2	5	5	1	4	18
B1	2	5	10	6	2	4	29
<b>B</b>	<b>2</b>	<b>5</b>	<b>12</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>34</b>
T	2	4	8	7	8	4	33

Tabulka 4 – Počty hodin v praktickém výcviku a řízení vozidla

## 2.11 Zkoušky odborné způsobilosti žadatelů o řidičská oprávnění

Zkoušky z odborné způsobilosti žadatele o řidičské oprávnění<sup>3</sup> a opakované zkoušky se provádí zpravidla v jeden den. Neprovede-li obecní úřad obce s rozšířenou působností zkoušky v jeden den, zařadí žadatele k dalším zkouškám tak, aby byly provedeny nejpozději do 7 dnů od jejich zahájení. Provozovatel autoškoly, který zajišťoval výuku a výcvik žadatele, poskytne příslušnému obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností pro účely zkoušky na náklady žadatele výcvikové vozidlo. Ke zkoušce doprovází žadatele o řidičské oprávnění držitel příslušného profesního osvědčení.

### 2.11.1 Zkušební komisař

Pro provádění zkoušek určí příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností zkušební komisaře, kterým může být pouze zaměstnanec obce zařazený do obecního úřadu a který je současně držitelem platného průkazu zkušební komisaře vydaného podle tohoto zákona. V případě, kdy jsou při výkonu státního dozoru nebo vrchního státního dozoru při provádění zkoušek u zkušební komisaře zjištěny tak závažné nedostatky, pro které nemohou být zkoušky odborné způsobilosti žadatelů o řidičské oprávnění tímto zkušebním komisařem dokončeny, dokončí tyto zkoušky jiný držitel průkazu zkušební komisaře. Provádění činnosti zkušební komisaře je neslučitelné s podnikáním nebo jiným druhem výdělečné činnosti v oblasti provozování autoškol.

### ***Vydání průkazu zkušebního komisaře***

O vydání průkazu zkušebního komisaře rozhoduje Ministerstvo dopravy. Ministerstvo dopravy vydá průkaz zkušebního komisaře na základě písemné žádosti, prokáže-li žadatel, že

- a) je starší 25 let,
- b) má ukončeno střední vzdělání zakončené maturitní zkouškou,
- c) je nejméně 5 let držitelem řidičského oprávnění pro skupinu vozidel, pro kterou bude žadatele o řidičské oprávnění zkoušet,
- d) absolvoval základní školení pro zkušební komisaře a zkouškou prokázal dovednosti vztahující se k provádění a hodnocení zkoušek odborné způsobilosti, znalosti předpisů o provozu na pozemních komunikacích, o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a znalosti ovládání a údržby vozidla, řízení vozidla a bezpečné jízdy,
- e) nemá soudem nebo správním orgánem uložen trest zákazu řízení motorových vozidel, a nebyl mu v posledních pěti letech takový trest uložen.

Základní školení žadatelů o vydání průkazu zkušebního komisaře a zkoušky provádí Ministerstvo dopravy. Ministerstvo dopravy může na základě výsledku výběrového řízení provedeného podle zvláštního právního předpisu zákona č. 199/1994 Sb., o zadávání veřejných zakázek, pověřit prováděním základního školení právnickou osobu.

Průkaz zkušebního komisaře se vydává na pět let a musí obsahovat jméno, příjmení a datum narození držitele, rozsah oprávnění k provádění zkoušek z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, přidělené osobní číslo zkušebního komisaře a číslo přiděleného razítka, sérii a číslo průkazu, datum vydání a dobu jeho platnosti. Průkazu zkušebního komisaře může být prodloužena platnost na základě písemné žádosti držitele o dalších 5 let, prokáže-li žadatel, že absolvoval zdokonalovací školení pro zkušební komisaře a přezkoušení, které je povinen absolvovat každý rok v rozsahu nejméně dvou dnů. V posledním roce platnosti průkazu, je zkušební komisař nucen se podrobit přezkoušení v rámci zdokonalovacího školení za účelem prohloubení praktických dovedností potřebných pro řízení motorových vozidel příslušné skupiny.

Pokud se zkušební komisař nezúčastní zdokonalovacího školení a přezkoušení po dobu delší než jeden rok od ukončení platnosti průkazu zkušební komisaře, musí opětovně absolvovat základní školení pro zkušební komisaře a složit zkoušku.

### ***Odnětí průkazu zkušební komisaře***

Ministerstvo dopravy odejme průkaz zkušební komisaře, pokud zkušební komisař:

- a. opakovaně nebo hrubým způsobem porušil povinnosti stanovené zákonem č. 247/2000 Sb.,
- b. pozbyl nebo mu bylo odejmuto řidičské oprávnění pro příslušnou skupinu vozidel, nebo
- c. vykonává činnost neslučitelnou s prováděním činnosti zkušební komisaře podle § 33 zákona 247/2000 Sb. odst. 5.

Zkušební komisař je povinen neprodleně po nabytí právní moci rozhodnutí o odnětí průkazu zkušební komisaře odevzdat ministerstvu průkaz zkušební komisaře a přidělené razítko. Žádost o opětovné vydání průkazu zkušební komisaře může žadatel podat nejdříve za tři roky po odnětí průkazu zkušební komisaře.

## **2.12 Obsah zkoušky odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel**

Podle § 39 zákona č. 247/2000 Sb., se žadatel o řidičské oprávnění musí podrobit zkoušce z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, která se v případě žádosti o získání řidičského oprávnění skupiny B skládá ze zkoušky:

- a. z předpisů o provozu na pozemních komunikacích a zdravotnické přípravy,
- b. ze znalosti ovládání a údržby vozidla,
- c. z praktické jízdy s výcvikovým vozidlem.

### ***Zkoušky z předpisů o provozu na pozemních komunikacích a zdravotnické přípravy***

Zkoušky jsou zahájeny testem na počítači, případně písemně. Test obsahuje otázky z pravidel provozu na pozemních komunikacích, z předpisu o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ze zdravotnické přípravy a dále z předpisů souvisejících s provozem na pozemních komunikacích, které jsou součástí výuky podle učebních osnov.

Zkouška prováděná pomocí výpočetní techniky je sestavována náhodným výběrem jednotlivých zkušebních otázek a na její vykonání je stanoven čas 30 minut.

Žadateli o řidičské oprávnění, který doloží lékařským vyšetřením, že trpí poruchou dyslexie nebo dysgrafie, prodlouží zkušební komisař předepsanou dobu na dvojnásobek.

Je-li žadatel o řidičské oprávnění u této části zkoušky hodnocen stupněm „neprospěl“, nesmí pokračovat v dalších zkouškách do doby, kdy bude při opakované zkoušce hodnocen stupněm „prospěl“. Výsledek zkoušek zapíše zkušební komisař do žádosti o přijetí k výuce a výcviku a do protokolu o zkouškách. Každý zápis musí být potvrzen podpisem zkušebního komisaře a jeho razítkem.

Po absolvování zkoušek opatří obecní úřad obce s rozšířenou působností žádost o přijetí k výuce a výcviku razítkem obecního úřadu obce s rozšířenou působností.

Pokud žadatel neovládá dostatečně nebo vůbec jazyk, ve kterém je konána zkouška, může zkoušku složit za přítomnosti tlumočnicka ustanoveného podle zvláštního zákona č. 36/1967 Sb., o znalcích a tlumočnících. Tlumočnicka si žadatel zajišťuje na vlastní náklady. Zkouška z předpisů o provozu na pozemních komunikacích a zdravotnické přípravy se v takovémto případě koná ústně.

### ***Zkouška ze znalostí ovládání a údržby vozidla***

Neprovádí se od 19. 1. 2013, nejde-li o žadatele o řidičské oprávnění pro skupinu C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D nebo D+E. Je ale možné, že se zkušební komisař před zahájením jízdy dotáže uchazeče o řidičské oprávnění pro skupinu A nebo B na znalosti z ovládání a údržby vozidla, i když mu zákon toto nenařizuje.

### ***Zkouška z praktické jízdy výcvikovým vozidlem***

Před zahájením praktické jízdy musí uchazeč o řidičské oprávnění pod dohledem učitele autoškoly a zkušebního komisaře prověřit stav pneumatik, osvětlení vozidla a směrových světel, zvukového výstražného zařízení, funkčnost řízení a brzd, čelního skla, stěračů, provozních kapalin, přístrojové desky a funkčnost sdělovačů, přizpůsobit si sedadlo a opěrku hlavy do správné polohy, přizpůsobit si zpětná zrcátka, zapnout si bezpečnostní pás a ověřit, že jsou zavřeny všechny dveře.

Následně musí nastartovat motor a provést plynulé rozjetí vozidla (v průběhu zkoušky provést rozjezd do kopce a z kopce), couvat se zatáčením vlevo i vpravo, zabrzdit vozidlo na přesnost zastavení, zaparkovat vozidlo a opustit parkovací prostor, zajet k obrubníku a vyjet od něj, objet stojící vozidla a překážky, u skupiny vozidel B a B1 navíc otočit vozidlo přední částí do protisměru za použití chodu vpřed a zpětného chodu, provést brzdění na přesnost ve stanoveném úseku z rychlosti nejméně  $50 \text{ km.h}^{-1}$ , nouzové brzdění na stanovenou vzdálenost z rychlosti nejméně  $50 \text{ km.h}^{-1}$ .

Dále musí provést kontrolu karoserie, dveří pro řidiče a cestující, prvků povinné výbavy vozidla, jejich umístění a použitelnost včetně schopnosti sestavení výstražného trojúhelníku a kontrolu ostatního bezpečnostního vybavení.

Musí prokázat znalosti v umístění, upevnění a zajištění nákladu na vozidle nebo přípojném vozidle včetně bezpečnosti práce při jeho nakládání a vykládání z vozidla nebo přípojného vozidla a dovednosti, bezpečného zaparkování a zajištění vozidla pro nakládku a vykládku.

Ve druhé části zkoušky z praktické jízdy žadatel o řidičské oprávnění prokazuje schopnost ovládání motorového vozidla v podmínkách provozu na pozemních komunikacích, zejména zachování správného směru jízdy, řízení s ohledem na snížení spotřeby paliva a emisí, zrychlení vozidla až na vhodnou rychlost a udržování této rychlosti i během řazení jednotlivých rychlostních stupňů, jízdu v zatáčkách, vjetí do křižovatky a její bezpečné projetí, přizpůsobení rychlosti vozidla při odbočování vlevo a vpravo, jízdu na pozemních komunikacích v přímém směru, míjení protijedoucích vozidel, včetně úseků s omezeným prostorem, přizpůsobení rychlosti vozidla podmínkám provozu na pozemních komunikacích, zařazení se do jiného jízdního pruhu, dodržování správné vzdálenosti mezi vozidly v jednotlivých jízdních pruzích, předjíždění jiných vozidel, je-li to možné, jízdu kolem překážek, např. zaparkovaných vozidel, dodržování bezpečného bočního odstupu, popřípadě předjíždění jinými vozidly, odbočení na křižovatce vlevo i vpravo, odbočení mimo pozemní komunikaci, rozjezd po zaparkování, po zastavení v provozu a po výjezdu z vozovky.

Dále musí také prokázat znalost jízdy na okružní křižovatce, přejíždění železničního úrovněového přejezdu, jízdy podél zastávek tramvají, autobusů a trolejbusů, přejíždění přechodů pro chodce, jízdy s kopce a do kopce při velkém podélném sklonu, vjezd na dálnici nebo výjezd z dálnice nebo silnice pro motorová vozidla, zařazení do pruhu s rychleji jedoucími vozidly, přejezd do pruhu s pomaleji jedoucími vozidly, průjezd dálničním uzlem a tunelem, pokud jsou takové dopravní situace v místě konání zkoušky dostupné a jako poslední musí prokázat znalost provedení nezbytných bezpečnostních opatření při opouštění vozidla.

Po celou dobu druhé části zkoušky z praktické jízdy se musí žadatel o řidičské oprávnění prokazovat ohleduplné, ukázněné, předvídavé a přizpůsobivé řidičské chování.

#### ***Poplatek za zkoušku z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel***

Žadatel o řidičské oprávnění je povinen zaplatit příslušnému obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností, u kterého je zkušební komisař zaměstnán, za zkoušku z odborné způsobilosti 700 Kč; v případě opakovaných zkoušek žadatel zaplatí za opakovanou zkoušku z předpisů o provozu na pozemních komunikacích 100 Kč, za opakovanou zkoušku ze znalosti ovládání a údržby vozidla 200 Kč a za opakovanou zkoušku z praktické jízdy 400 Kč.

#### ***Přihláška ke zkoušce z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel***

Provozovatel autoškoly je povinen nejpozději do 15 dnů ode dne ukončení teoretické výuky a praktického výcviku, popřípadě doručení žádosti žadatele o přihlášení k opakované zkoušce podle § 39 zákona č. 247/2000 Sb., písemně přihlásit žadatele o řidičské oprávnění u obecního úřadu obce s rozšířenou působností ke zkoušce z odborné způsobilosti k řízení motorového vozidla pro získání řidičského oprávnění, pro které žadatel absolvoval u provozovatele autoškoly teoretickou výuku a praktický výcvik. Příslušným je obecní úřad obce s rozšířenou působností podle místa provozovny provozovatele autoškoly.

Příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností neprodleně písemně sdělí žadateli prostřednictvím autoškoly místo, datum a čas konání zkoušky z odborné způsobilosti k řízení motorového vozidla.



Obecní úřad obce s rozšířenou působností zařadí žadatele ke zkoušce z odborné způsobilosti tak, aby byla zahájena nejpozději do 15 dnů po obdržení žádosti provozovatele autoškoly o přihlášení ke zkoušce, a bude dbát, aby požadavek autoškoly byl uspokojen v jednom termínu.

#### ***Hodnocení zkoušky z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel***

Uchazeč se musí nejpozději do šesti měsíců od ukončení teoretické výuky a praktického výcviku podrobit celé zkoušce z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel se stupněm hodnocení „prospěl“.

Jestliže žadatel o řidičské oprávnění neprospěl v některé části zkoušky z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, může ji opakovat. Každá opakovaná zkouška může být provedena nejdříve za pět dní ode dne konání neúspěšné zkoušky.

V případě, že žadatel o řidičské oprávnění neuspěje u některé části zkoušky z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel do šesti měsíců od vykonání první zkoušky, je povinen opakovat teoretickou výuku a praktický výcvik znovu v plném rozsahu.

#### ***Hodnocení testové části zkoušky z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel***

Testová část zkoušky<sup>4</sup> se skládá z 25 otázek a každá otázka má pouze jednu správnou odpověď. Jednotlivým otázkám je přiřazena konkrétní bodová hodnota. Maximální dosažitelný počet bodů je 50. Pro úspěšné absolvování cvičné zkoušky pro získání řidičského oprávnění je nezbytné dosáhnout minimálně 43 bodů.

Testy obsahují pouze schválené zkušební otázky, které jsou zveřejněny ve Věstníku dopravy, vydávaného od 24. dubna 2013 elektronicky Ministerstvem dopravy České republiky. Nově schvalované otázky budou v souladu se zákonem s předstihem zveřejňovány ve Věstníku dopravy.

Zavedení nové podoby testové zkoušky z předpisů o provozu na pozemních komunikacích a zdravotnické přípravy vyplývá z vyhlášky č. 298/2006 Sb., kterou se mění vyhláška č. 167/2002 Sb., kterou se provádí zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění zákona č. 478/2001 Sb. Tato vyhláška nabyla účinnosti dne 1. července 2006.

## **3 Faktory ovlivňující neúspěšnost uchazečů o závěrečnou zkoušku**

### **3.1 Dopravní výchova**

Prvním základním faktorem ovlivňujícím neúspěšnost lze spatřovat v neosvojení si jednoduchých zásad vyučovaných v dopravní výchově.

Základy dopravní výchovy<sup>5</sup> dětí se vytvářejí v rodině, mateřských a základních školách, kde se děti postupně seznamují s provozem na pozemních komunikacích. Téma bezpečnosti a ohleduplnosti v silničním provozu je zahrnuto v obou stupních vzdělávání v základních školách, ale děti se s ním poprvé seznamují již v mateřských školách. Dopravní výchova zajišťuje nácvik zásad bezpečného a ohleduplného chování v silničním provozu z pohledu všech jeho účastníků, což jsou chodci, řidiči motorových i nemotorových vozidel a cestujících v hromadné osobní dopravě. Seznamuje děti a dospívající mládež vhodným způsobem s povinnostmi řidičů a chodců plynoucích z platné legislativy ČR. V současném vzdělávacím systému v České republice, není zatím dopravní výchova samostatným předmětem, ale prostupuje současnými předměty.

Dopravní výchova by měla dát dítěti základ dopravní kázně, na který pak mohou navazovat instruktoři v autoškolách. Její elementární znalost je tedy nezbytná pro úspěšné absolvování přípravy k získání řidičského oprávnění.

### **3.2 Výběr autoškoly**

Další faktor lze spatřovat ve velkém počtu existujících autoškol, protože jedním ze základních problémů provozu autoškol<sup>6</sup> v České republice je fakt, že jejich počet není v jednotlivých regionech nijak regulován a je jich tak výrazně více, než kolik by bylo reálně potřeba. Například v Rakousku je pro každou lokalitu podle počtu obyvatel vypočítán a zákonem stanoven přesný počet autoškol a ten nemůže být překročen.

Dalším problémem, který s tím velice úzce souvisí, jsou nedostatečné zákonné požadavky na zřízení autoškoly. Založení vázané živnosti, která je k tomu zapotřebí, zvládne každý, kdo splní požadavky získání profesního osvědčení popsaného v kapitole 2.3 této práce.

Výchova nových řidičů není brána příliš vážně a je přitom zcela zásadní pro bezpečnost provozu na pozemních komunikacích. Znalosti a dovednosti absolventa výcviku přímo ovlivňují bezpečnost jeho i ostatních účastníků provozu. Odpovědnost autoškol je tedy obrovská a mnohem větší než jiných typů škol, jejichž zřízení je paradoxně mnohem složitější.

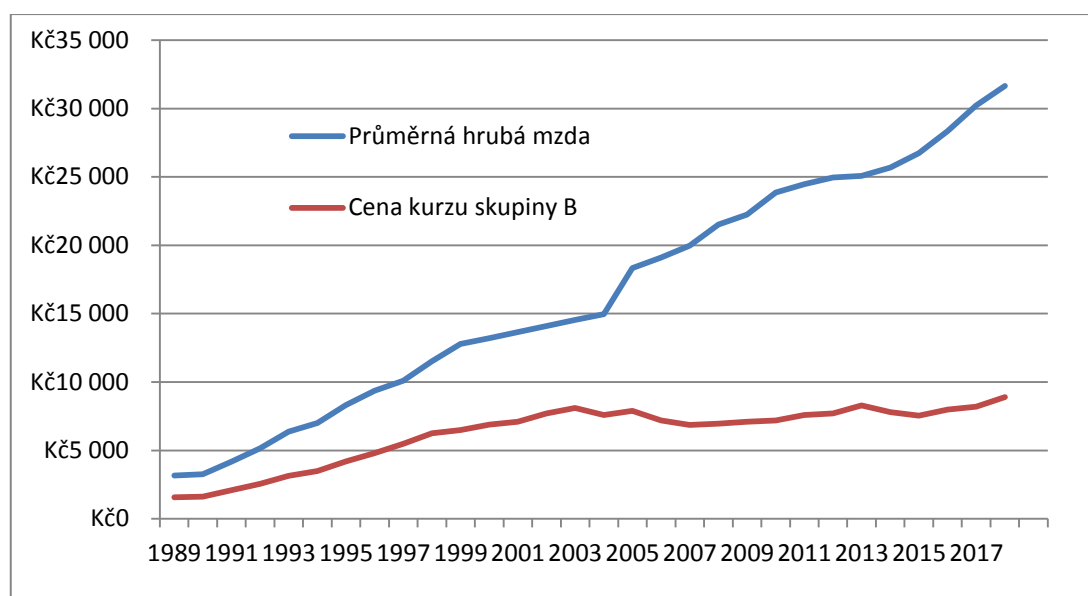
### **3.3 Nízká cena kurzu**

S ohledem na výše uvedené zůstává prakticky jediným konkurenčním prostředkem cena kurzu. Ta není státem regulována a závisí pouze na provozovateli autoškoly. V minulosti, když byly autoškoly součástí tzv. Svazarmu a považovaly se za zájmovou činnost, byly ceny výcviku regulovány samotnou organizací. Regulace probíhala v závislosti na hrubých mzdách v Československu. Cena kurzu se počítala přibližně jako polovina průměrné hrubé mzdy<sup>7</sup>. Např. v roce 1989, když průměrná měsíční mzda činila 3 170 Kč, platil uchazeč o získání řidičského průkazu skupiny B za kurz autoškole přibližně 1 590 Kč. V roce 1994, kdy činila hrubá průměrná měsíční mzda 7 004 Kč, byla cena kurzu přibližně 3 400 Kč. Při průměrné mzdě 13 219 Kč v roce 2000 byla cena kurzu skupiny B 5 900 Kč, tzn., opět byla nastavena přibližně na 50% průměrného měsíčního hrubého výdělku. V roce 2005, kdy se průměrná mzda proti roku 2000 zvýšila o 38,77% na 18 344 Kč, se cena kurzu zvýšila pouze o 30,51% na 7 700 Kč. Podle údajů z roku 2013 byla cena kurzu už pouze na čtvrtině průměrné hrubé mzdy, tzn. na částce cca 8 500 Kč. V roce 2013, kdy činila průměrná měsíční hrubá mzda 25 078 Kč, byla cena kurzu ve srovnání s rokem 2005 zvýšena pouze o 800 Kč. V roce 2018 činí cena kurzu skupiny B už pouze 28,12 % průměrné měsíční hrubé mzdy. Dynamika vývoje obou částek je shrnuta v tabulce 5.

Rok	Průměrná hrubá mzda	Průměrná cena výcviku k získání řidičského oprávnění skupiny B v Olomouckém kraji	Procentuální část ceny výcviku průměrné hrubé mzdy
1989	3 170 Kčs	1 590 Kčs	50,16 %
1994	7 004 Kč	3 400 Kč	48,54 %
2000	13 219 Kč	5 900 Kč	44,63 %
2005	18 344 Kč	7 700 Kč	41,98 %
2010	23 864 Kč	8 200 Kč	34,36 %
2013	25 078 Kč	8 500 Kč	33,89 %
2014	25 686 Kč	8 900 Kč	34,65 %
2015	26 467 Kč	8 700 Kč	32,87 %
2016	27 589 Kč	7 900 Kč	28,63 %
2017	29 504 Kč	8 300 Kč	28,13 %
2018	31 646 Kč	8 900 Kč	28,12 %

Tabulka 5 – Závislost průměrné hrubé mzdy v Československu, České republice a ceny výcviku k získání řidičského oprávnění skupiny B v Olomouckém kraji

Na grafu 1 vyplývá absence závislosti ceny kurzu k získání řidičského průkazu skupiny B a průměrné hrubé mzdy. Lze na něm vidět závislost mezi cenou kurzu a průměrnou měsíční hrubou mzdou mezi lety 1989 a 2018.



Graf 1 - Závislost ceny kurzu skupiny B a průměrné hrubé mzdy v Československu a České republice

Pokud bude cena kurzu stagnovat i při dalším růstu mezd, nebude již patrně možné v budoucnu poskytovat kvalitní teoretickou výuku a praktický výcvik v souladu se zákonem.

Od roku 1989 začaly autoškoly vznikat jako samostatné firmy. I přesto se navazovaly dodržovat kartelové dohody. Např. v roce 1992 vznikly v Olomouci tři autoškoly a ceny nastavily po společné dohodě na stejné úrovni. Každá z autoškol si uvědomovala, že kdyby cenovou dohodu porušila, nepříspělo by to k většímu zájmu uchazečů, ale spíše k problémům s ostatními provozovateli. Přibližně do roku 2005 se všichni majitelé autoškol zavazovali dodržovat stejné podmínky, ale se vznikem dalších autoškol je museli začít upravovat. Začali přecházet ze standardního způsobu výuky a výcviku na individuální, snižovali ceny na hranici únosnosti a tím zahájili konkurenční boj, který se každý rok stupňuje. Dlouhodobé držení cen v nízkých rovinách nachází u zájemců o výcvik odezvu. Bohužel, většina zájemců si autoškolu vybírá výhradně podle ceny a neřeší fakt, že ve většině případů absolvují jen jednou za život. Neuvedomují si, že úroveň výcviku bezprostředně ovlivňuje chování nových řidičů, nastavuje jim pravidla a učí je zásadám bezpečné jízdy.

Uchazeč o řidičské oprávnění by si měl při výběru vhodné autoškoly především uvědomit, že cena kurzu, která je pod průměrem v dané lokalitě, je závislá na úrovni výcviku. Pokud je cena kurzu u některé autoškoly výrazně nižší, není daná autoškola patrně schopná zajistit uchazeči o řidičské oprávnění kvalitní výukové materiály, srozumitelně připravené přednášky, moderní vozidlový park a příjemné zázemí. Mnoho autoškol záměrně neinformuje žáka o tom, kolik a jakých vyučovacích hodin musí před závěrečnou zkouškou absolvovat. Přitom každý, kdo neabsolvuje výcvik v plném, zákonem požadovaném rozsahu, může kdykoliv o svůj řidičský průkaz přijít, což nastane v případech, kdy je dodatečně zjištěno, že k absolvování přípravy v předepsaném rozsahu nedošlo.

Souvislost ceny kurzu a kvality přípravy uchazeče o řidičské oprávnění skupiny B je jednou ze základních skutečností souvisejících s celkovou přípravou uchazeče k závěrečným zkouškám. Autoškola za nízkou cenu nabízí jen kurz podle individuálního studijního plánu, někdy i v nižším rozsahu, než nařizuje zákon. Teoretická příprava na učebnách zpravidla neprobíhá, znalosti musejí uchazeči získat pouze samostudiem.

Instruktoři jsou přítomni pouze při přijetí žáka do kurzu, při praktických jízdách a při závěrečné jízdě s komisařem. Výuka probíhá bez osobního přístupu k žákovi, mnohdy není ani časový prostor na zodpovězení dotazů probírané problematiky a opakování látky.

### **3.4 Přístup uchazeče o řidičské oprávnění**

Dalším faktorem ovlivňujícím neúspěšnost u závěrečných zkoušek je motivace k získání řidičského oprávnění.

Motivace k získání řidičského oprávnění je u uchazečů různá. Existuje určité procento uchazečů, kteří se hlásí do autoškoly z vlastní iniciativy, další motivací je např. doporučení některého rodinného příslušníka uchazeče motivované lepším uplatněním uchazeče na trhu práce.

Uchazeči si v mnoha případech neuvědomují, že náročnost kurzu nelze srovnávat se studiem na střední škole, kde většina z nich tou dobou studuje. V přípravě o řidičské oprávnění jsou na ně v krátkém čase kladeny vysoké nároky. S většinou teoretické látky se žáci setkávají poprvé. Během jednoho až dvou měsíců se musejí na teoretickou část závěrečné zkoušky připravit sami.

Pochopit pravidla provozu na pozemních komunikacích, porozumět zákonům, vyhláškám, vyhláškám, naučit se význam dopravních značek, ovládání vozidla vyžaduje mnoho hodin přípravy. A samostudium vyžaduje disciplínu, která uchazečům chybí. Při výuce ve škole jsou každý den vedeni vyučujícími dle předem nastaveného rozvrhu, průběžně dotazování a mají možnost doučování. V přípravě na řidičské oprávnění je možnost konzultací. Ty ale nemohou být často realizovány z důvodu nedostatku času instruktorů.

### **3.5 Metodika výuky učitele autoškoly**

Dalším faktorem ovlivňujícím neúspěšnost uchazečů u závěrečných zkoušek je osobnost učitele.

Termínem učitel se označuje člověk, který se soustavně odborně vzdělává a vychovává, v našem případě, uchazeče o řidičské oprávnění. Učitel autoškoly je klíčový prvek vzdělávacího procesu při teoretické výuce a praktickém výcviku.

Je přímo zodpovědný za přípravu, řízení a výsledky procesu přípravy k získání řidičského oprávnění.

Osobnost učitele vhodná pro vzdělávání uchazečů o řidičské oprávnění v autoškolách autoškoly by měla splňovat tyto předpoklady:

- a. všeobecný přehled,
- b. minimálně střední vzdělání zakončené maturitní zkouškou,
- c. alespoň částečné vzdělání v oboru pedagogika a psychologie,
- d. teoretické a praktické odborné vzdělání oborově vhodné pro výkon učitele autoškoly.

Úkolem učitele je příprava činností plánovaných ve výuce tak, aby žáci získávali poznatky co nejefektivněji. Součástí práce učitele je i plánování obsahu teoretických přednášek obsahující těchto pět prvků:

- a. výběr výukových cílů, kterým bude vyučovací hodina věnována,
- b. časový harmonogram výuky,
- c. příprava didaktických pomůcek,
- d. způsob zopakování probírané látky a přezkoušení posluchačů,
- e. zhodnocení, zda bylo zamýšlených výukových cílů dosaženo.

Pedagogické znalosti učitele by měly přispět, aby uchazeč lépe a rychleji porozuměl probírané látce. Mělo by být v jeho silách poskytovat konzultace i mimo vyučovací hodiny základní výuky a výcviku. V případě individuálního studijního plánu jsou konzultace možné, ale nepovinné. Zde záleží na zvážení uchazeče, zda jich využije či nikoliv. Osobnost a samotný přístup učitele k žákovi, přispívá k jeho zájmu o problematiku a ovlivňuje, zda bude nepovinné konzultace navštěvovat.

### **3.5.1 Metodika teoretické výuky**

Metodika teoretické výuky je převážně použitelná při standardní neboli základní výuce, kde se učitel pravidelně setkává s uchazeči na učebně a přednáší jim aktuálně probíranou látku.

První typ metodiky teoretické výuky spočívá v přednášce probíraného učiva před tabulí s výkladem učitele doplněného nákresy a zodpovídáním dotazů posluchačů. Způsob přednášek by měl být srozumitelný s návazností na praktický výcvik. Osoba učitele musí umět posluchače zaujmout svým projevem, interaktivně prezentovat problematiku, naslouchat kladeným dotazům a odpovídat na ně. Tato metodika výuky je správná.

Při druhém typu metodiky teoretické výuky učitelé často spoléhají na používání didaktických pomůcek, např. promítacích zařízení a televizorů, kdy pouštějí posluchačům výukové prezentace a videa, k nimž ve většině případů nepřipojují svůj výklad. Tímto způsobem si učitelé často usnadňují práci spojenou s výkladem učiva. Není-li tento typ metodiky doplněn o učitelův teoretický, jedná se o nesprávný způsob výuky.

Při teoretické výuce se velmi osvědčily tištěné výukové materiály s výčtem a popisem problematiky, se kterými se učitel a žáci setkávají při přednáškách teoretické výuky a cvičných jízdách praktického výcviku. Informace jsou čerpány z praxe a nejsou v žádné formě prezentovány v učebnicích pro autoškoly.

### **3.5.2 Metodika praktického výcviku**

Metodika praktického výcviku musí být v první řadě založena na trpělivosti. Trpělivost při začátečních nezdarech uchazeče ve výcviku ovládání vozidla je nedílnou součástí kvalitního učitele. Učitel si musí být vědom toho, že vede žáka, který nemá žádné zkušenosti s řízením motorových vozidel. Při první hodině praktické jízdy na autocvičišti působí na uchazeče o řidičské oprávnění největší stres a nejistota. Zde má role kvalitního učitele hlavní význam. Měl by na žáka působit klidně, vyrovnaně, srozumitelně mu vysvětlit, co jej čeká, připomenout ovládání jednotlivých částí vozidla a prakticky mu první rozjezdy předvést. Jakmile uchazeč na pozici spolujezdce pochopí chování motorového vozidla při jednotlivých úkonech rozjezdu, lépe se mu pak tyto poznatky převádějí do praxe. Učitel by měl vysvětlit pokyny, které bude uchazeči, při prvních cvičných jízdách rozjezdu vozidla dávat, a uchazeč by si je měl postupně zkoušet. V průběhu nácviku je důležité, aby učitel uměl vysvětlit případnou chybu a snažit se společně s metodickým působením na žáka o její odstranění.



### 3.6 Objektivita učitelů autoškoly při závěrečných zkouškách

Dalším faktorem ovlivňujícím neúspěšnost u závěrečných zkoušek je objektivita učitelů autoškoly při závěrečných zkouškách.

Při praktické jízdě u závěrečných zkoušek je s uchazečem o řidičské oprávnění ve vozidle učitel příslušné autoškoly, kde se žák připravoval, a zkušební komisař. Před samotnou jízdou zkušební komisař uchazeči vysvětlí pokyny, které mu bude udělovat během jízdy. V případě neudělení pokynu zkušebním komisařem je obecně stanoveno, že uchazeč, který řídí vozidlo, jede po hlavní silnici a v případě, že hlavní silnice končí, jede rovně. Pokyny pro jízdu stanoví a hlásí zkušební komisař ze zadního sedadla výcvikového vozidla.

Učitel autoškoly sedí na místě spolujezdce, kontroluje plynulost a bezpečnost jízdy a má možnost zasáhnout do řízení, případně vozidlo zastavit. K tomu slouží druhé ovládání výcvikového vozidla, které tvoří spojkový pedál, brzdový pedál a plynový pedál. V případě výcvikového vozidla s automatickou převodovkou tvoří druhé ovládání brzdový a plynový pedál.

V průběhu závěrečné jízdy učitel sleduje dopravní provoz a chování uchazeče, vyhodnocuje možná rizika např. při jízdě přes řízenou křižovatku.

Následující případ může sloužit jako názorná ukázka problematiky objektivit učitele.

Uvažujme situaci, kdy uchazeč při praktické jízdě u závěrečné zkoušky vjíždí do křižovatky ve chvíli, kdy je na světelném zařízení signál se žlutým světlem „Pozor!“.

Dle § 70 zákona č. 361/2000 Sb., může tento úkon provést, pokud by před rozhodným místem, což je hranice křižovatky, nestihl bezpečně zastavit vozidlo. Učitel, který z místa spolujezdce vyhodnotí situaci tak, že bylo možné bezpečně zastavit vozidlo před rozhodným místem křižovatky a zasáhne do řízení vozidla užitím provozní brzdy druhého ovládacího zařízení, je zodpovědný za okamžité ukončení zkoušky z praktické jízdy stupně „neprospěl“.

Je pravděpodobné, že zkušební komisař sedící na zadním sedadle výcvikového vozidla, by nebyl ze své pozice schopen pohledem zjistit, že vozidlo vjíždí do křižovatky

na světelný signál „Pozor!“ a neměl by tedy důvod zkoušku uchazeči ukončit stupněm „neprospěl“. Tato situace platí pouze v případě, že je signál se žlutým světlem „Pozor!“ zobrazen v bezprostřední blízkosti k rozhodnému místu.

Jakýkoliv zásah učitele do průběhu zkoušky znamená, že došlo k porušení zásad bezpečné a plynulé jízdy a pro žadatele vždy znamená, že je zkouška okamžitě ukončena a výsledek zkoušky je hodnocen stupněm "neprospěl".

V § 70 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích je uvedeno, že v případě signálu se žlutým světlem "Pozor!" a blízkosti vozidla k rozhodnému místu pro zastavení před křižovatkou řidič smí pokračovat v jízdě (protože by nemusel bezpečně před křižovatkou zastavit).

Z uvedených předchozích dvou odstavců vyplývá, že žadatel a učitel autoškoly mohou stanovit míru rizika porušení zákona a následně situaci vyhodnotit odchylně. Zatímco žadatel o řidičské oprávnění vyhodnotí situaci tak, že nemůže vozidlo bezpečně zastavit a pokračuje v jízdě, učitel autoškoly může vyhodnotit situaci tak, že žadatel mohl vozidlo bezpečně zastavit a zasáhne. V případě učitelova zásahu zkouška končí pro žadatele neúspěšně, přitom by k tomuto neúspěšnému ukončení nemuselo dojít.

### **3.7 Objektivita zkušebních komisařů při závěrečných zkouškách**

I když problematika objektivity zkušebních komisařů při závěrečných zkouškách nesouvisí s kvalitou přípravy uchazečů o řidičské oprávnění v autoškolách, přímo souvisí s úspěchem či neúspěchem uchazečů při závěrečných zkouškách. Poznatky uvedené v této podkapitole vyplynuly z konkrétních zkušeností v podmínkách řešené autoškoly.

Zkušební komisaři se při závěrečných zkouškách uchazečů řidičské oprávnění řídí platnou legislativou dle § 42 zákona 247/2000 Sb., o získávání odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů.

Obecně lze konstatovat, že neexistuje plná shoda mezi posuzováním určité situace různými zkušebními komisaři.

Uvažujme situaci, kdy se v jízdní dráze vozidla vyskytuje libovolná překážka a vozidlo musí změnit směr jízdy (např. z důvodu objetí překážky). V této situaci je řidič povinen pohlédnout se do zpětného zrcátka, zapnout směrové světlo ve směru, do kterého hodlá najet a poté může zahájit vybočovací manévr.

Může se však stát, že některý uchazeč nepovede některé z prvních dvou úkonů. Při závěrečné zkušební jízdě může tento nedostatek posuzovat každý zkušební komisař jinak.

Jeden zkušební komisař může chybu i opakovaně akceptovat. Druhý zkušební komisař může dát uchazeči pouze napomenutí, než závěrečnou zkušební jízdu ukončí s hodnocením „neprospěl“. Třetí zkušební komisař uvedenou chybu neakceptuje ani jednou, což je jediný ze zákona správný postup, a ihned oznamuje uchazeči hodnocení závěrečné zkoušky stupněm „neprospěl“. Znamení o změně směru jízdy je přesně definováno v § 30 zákona 361/2000 Sb. a je tedy nutné jej dodržovat.

V druhém případě je uvedena jízda přes železniční přejezd. Při závěrečné praktické jízdě je nutné považovat železniční přejezd za křižovatku, i když nesvítí přerušované červené výstražné světlo. I zde může být hodnocení zkušebních komisařů velmi subjektivní. Část zkušebních komisařů vyžaduje úplné zastavení vozidla před hranicí železničního přejezdu a zjištění pohledem z místa řidiče, zda lze železniční přejezd bezpečně přejet, další část vyžaduje před hranicí železničního přejezdu pouze přibrzdění doplněné o důsledné zjištění pohledem z místa řidiče, zda lze železniční přejezd bezpečně přejet a někteří zkušební komisaři kontrolují pouze aktuální rychlost při přejíždění železničního přejezdu dle platného zákona.

## **4 Identifikace příčin neúspěšnosti uchazečů při závěrečných zkouškách v podmínkách konkrétní autoškoly**

### **4.1 Úvodní charakteristika**

Bakalářská práce se věnuje pouze uchazečům o řidičské oprávnění skupiny B, kteří splnili tyto podmínky:

- a. věk 17 – 50 let,
- b. v době nástupu do autoškoly nevlastní a nikdy nevlastnili žádný řidičský průkaz,
- c. v roce 2017 úspěšně dokončili kurz a získali řidičské oprávnění skupiny B,
- d. v roce 2017 neuspěli v získání řidičského průkazu skupiny B.

Věková kategorie 17 – 50 let byla vybrána z důvodu, že se jedná o věkově typické uchazeče o řidičské oprávnění skupiny B (jedná se o hlavní skupinu uchazečů).

Další analýza se soustředila na výsledky úspěšnosti uchazečů o získání řidičského oprávnění v případě, že teoretická výuka probíhala.

V případě, že teoretická výuka probíhala, bylo možno u uchazečů snažících se získat řidičské oprávnění skupiny B z vlastní iniciativy pozorovat, že 70 % z nich přistupovalo ke studiu svědomitě, chodilo pravidelně na hodiny teoretické výuky a soustředilo se na výklad instruktora. Jejich přístup se promítl i do hodin praktického výcviku, kde teoretické znalosti dokázali využít při praktické jízdě s vozidlem. Lépe znali předpisy a zásady bezpečné jízdy a ovládání vozidla. Úspěšnost u závěrečných zkoušek je v konkrétní autoškolě u těchto uchazečů přibližně 85 %.

Dalších 20 % uchazečů nedocházelo pravidelně na hodiny teoretické výuky, ke studiu přistupovalo laxně, praktický výcvik jim následně způsoboval problémy v podobě nedodržování bezpečnosti jízdy, špatném a pomalém rozhodování a značnou chybovost. Úspěšnost u závěrečných zkoušek je u nich přibližně 39 %.

Zbýlých 10 % uchazečů o řidičské oprávnění docházelo na hodiny teoretické výuky sporadicky, následně měli velké problémy s ovládáním vozidla a orientací v provozu na pozemních komunikacích. Úspěšnost u závěrečných zkoušek byla u této skupiny pod hranicí 18 %.

Celková úspěšnost u prvního pokusu závěrečné zkoušky v řešené autoškole je 63 %.

V případě nutnosti opakování závěrečných testů více jak třikrát, uchazeči zpravidla kurzu na vlastní žádost zanechají.

Uchazeči, kteří nastoupili do autoškoly spíše na doporučení jejich rodinného okolí, než na základě individuální motivace (jejich podíl činí cca 30%), nemají k teoretické výuce příkladný přístup. Převážná většina z nich nejeví o účast na teoretické výuce zájem, což se následně promítá i do jejich výsledků při praktickém výcviku a následně i závěrečných zkouškách.

## **4.2 Dotazník příčin neúspěchu při závěrečných zkouškách**

Uchazečům, kteří v roce 2018 úspěšně či neúspěšně absolvovali teoretickou výuku, praktický výcvik v podmínkách řešené autoškoly a závěrečné zkoušky na Magistrátu města Olomouce, bylo položeno 25 otázek, z nichž 10 otázek se týká problematiky teoretické výuky, 9 problematiky praktického výcviku a 6 problematiky závěrečných zkoušek.

Všechny položené otázky byly zaměřeny na analýzu příčin neúspěchu při získání řidičského průkazu skupiny B. V tabulce 6 je uvedeno složení respondentů dle pohlaví, věku a počtu oslovených bývalých žáků.

Pohlaví	Věk	Počet respondentů
<b>Žena</b>	17 – 21	25
	22 – 24	15
	25 – 30	5
	31 – 40	3
	41 – 50	2
	Vážený věkový průměr	Celkový počet respondentů
	<b>22,85</b>	<b>50</b>
<b>Muž</b>	17 – 21	25
	22 – 24	15
	25 – 30	5
	31 – 40	3
	41 – 50	2
	Vážený věkový průměr	Celkový počet respondentů
	<b>22,85</b>	<b>50</b>
	<b>Celkový věkový vážený průměr</b>	<b>Celkový počet respondentů</b>
	<b>22,85</b>	<b>100</b>

Tabulka 6 – Věková struktura a počty respondentů

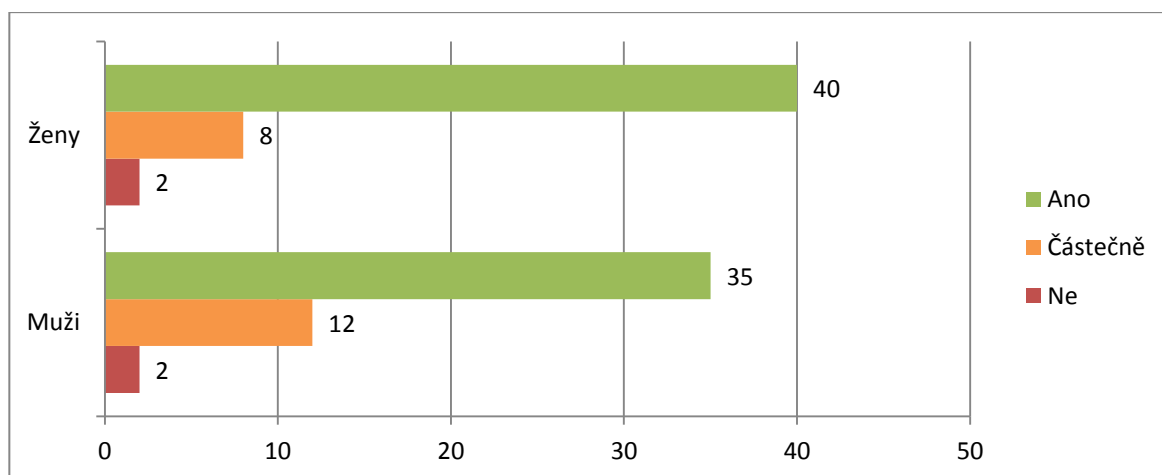
#### 4.2.1 Výsledky ankety – problematika teoretické výuky

##### 1. Chápete důležitost pravidel silničního provozu?

Odpovědi na danou otázku jsou shrnuty v tabulce 7 a graficky prezentovány na grafu 2.

Ženy [let]	Ano	Částečně	Ne	Celkem	Muži [let]	Ano	Částečně	Ne	Celkem
17 – 21	19	4	2	25	17 – 21	16	7	2	25
22 – 25	13	2	0	15	22 – 25	10	4	1	15
26 – 30	3	2	0	5	26 – 30	4	1	0	5
31 – 40	3	0	0	3	31 – 40	3	0	0	3
41 - 50	2	0	0	2	41 - 50	2	0	0	2
<b>Celkem</b>	<b>40</b>	<b>8</b>	<b>2</b>	<b>50</b>	<b>Celkem</b>	<b>35</b>	<b>12</b>	<b>3</b>	<b>50</b>

Tabulka 7 – Výsledky odpovědí na otázku č. 1



Graf 2 – Grafické znázornění výsledků odpovědí na otázku č. 1

Důležitost pravidel silničního provozu zcela chápe 80 % žen (tabulka 7), které byly zahrnuty do dotazníkového šetření a 70 % mužů. Dle odpovědí oslovených mužů pravidla chápou téměř všichni, ale někteří jim nepřikládají větší význam. Ženy jsou v tomto ohledu uvážlivější (graf 2).

Z dosažených výsledků je rovněž patrné, že s rostoucím věkem se u žen i mužů zvyšuje procento žáků, kteří si uvědomují důležitost pravidel silničního provozu.

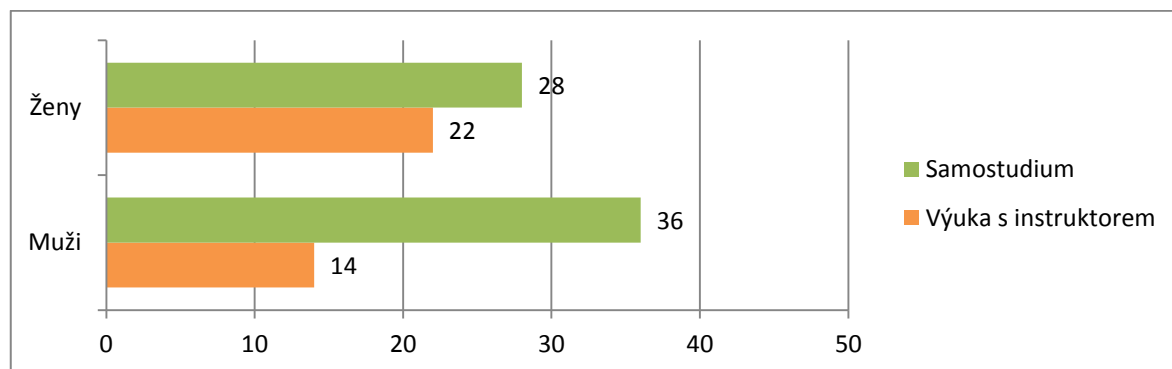
## 2. *Vyhovovala Vám více forma přípravy samostudiem nebo forma přímé výuky s instruktorem?*

Odpovědi na danou otázku jsou shrnuty v tabulce 8 a graficky prezentovány na grafu 3.

Ženy [let]	Samo- studium	Výuka s instruktorem	Celkem	Muži [let]	Samo- studium	Výuka s instruktorem	Celkem
17 – 21	13	12	25	17 – 21	18	7	25
22 – 25	10	5	15	22 – 25	12	3	15
26 – 30	4	1	5	26 – 30	4	1	5
31 – 40	1	2	3	31 – 40	1	2	3
41 – 50	0	2	2	41 - 50	1	1	2
<b>Celkem</b>	<b>28</b>	<b>22</b>	<b>50</b>	<b>Celkem</b>	<b>36</b>	<b>14</b>	<b>50</b>

Tabulka 8 – Výsledky odpovědí na otázku č. 2

V tabulce 8 lze vidět, že u uchazečů, kteří nevlastní a nikdy nevlastnili řidičské oprávnění je autoškola vnímána spíše jako odpočinková forma studia. Průměrně 56 % žen z 50 dotazovaných preferuje individuální studijní plán, převážně kvůli možnosti lepšího soustředění při domácí přípravě a kvůli větší časové volnosti.



Graf 3 – Grafické znázornění výsledků odpovědí na otázku č. 2

Ve věkovém rozmezí 17 – 30 let se průměrně k individuálnímu studijnímu plánu přiklání 56 % dotazovaných žen. Průměrně by zvolilo přímou výuku s instruktorem 44 % dotázaných žen.

Na základě získaných výsledků je patrné, že s rostoucím věkem žen je procentuálně více preferovaná varianta přímé výuky s instruktorem, převážně z důvodu lepšího pochopení probírané látky přednášené instruktorem, možným okamžitým položením dotazů při výuce a dle jejich odpovědí, jsou ochotny i schopny si vyhradit na pravidelné konzultace v autoškole čas.

Individuální studijní plán vyhovuje více 72 % mužů, tuto formu preferují kvůli lepšímu rozvržení času, většímu klidu na domácí přípravu a studující preferují tuto formu také z toho důvodu, že je pro ně neakceptovatelné trávit další část dne na přednáškách konaných v rámci teoretické výuky. Ve věku 17 – 30 let je dokonce 75,6 % nakloněno výuce individuálním studijním plánem. S přibývajícím věkem mužů se žáci také přiklánějí k formě přímé výuky s instruktorem, ale v menší míře než ženy (viz graf 3). 28 % mužů více než individuální studijní plán vyhovovala přímá výuka s instruktorem. Jednalo se především o žáky, kteří nemají příliš kladný vztah k technice, spíše jsou zaměřeni humanitně a motivací k získání řidičského oprávnění je jim rodina (zajištění přepravy rodinných příslušníků).

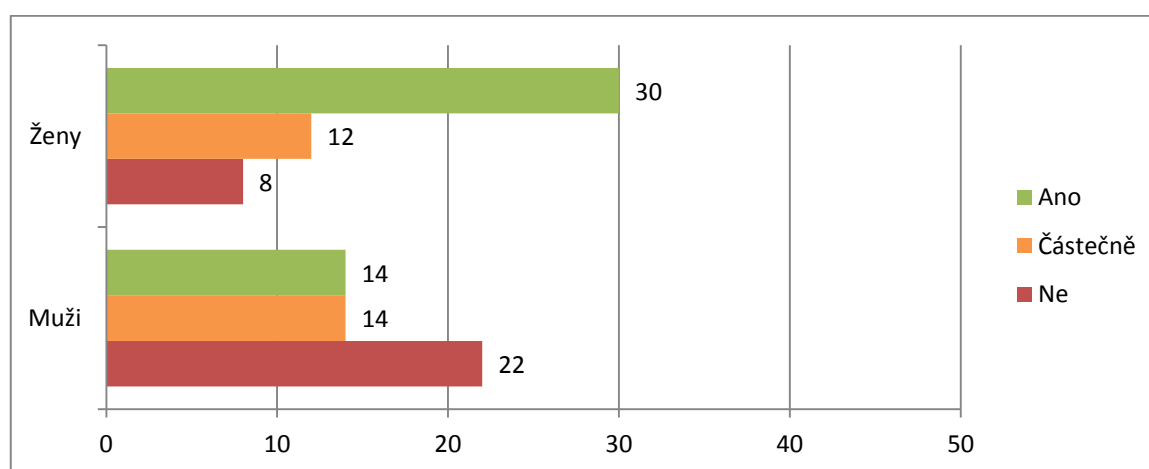


### 3. *Připravovali jste se samostudiem na další hodinu autoškoly (prostudování látky před hodinou teoretické výuky)?*

Odpovědi na danou otázku jsou shrnuty v tabulce 9 a graficky prezentovány na grafu 4.

Ženy [let]	Ano	Částečně	Ne	Celkem	Muži [let]	Ano	Částečně	Ne	Celkem
17 – 21	15	5	5	25	17 – 21	3	7	15	25
22 – 25	10	3	2	15	22 – 25	4	5	6	15
26 – 30	2	2	1	5	26 – 30	3	1	1	5
31 – 40	1	2	0	3	31 – 40	2	1	0	3
41 - 50	2	0	0	2	41 - 50	2	0	0	2
<b>Celkem</b>	<b>30</b>	<b>12</b>	<b>8</b>	<b>50</b>	<b>Celkem</b>	<b>14</b>	<b>14</b>	<b>22</b>	<b>50</b>

Tabulka 9 – Výsledky odpovědí na otázku č. 3



Graf 4 – Grafické znázornění výsledků odpovědí na otázku č. 3

Z grafu 4 je zřejmý poměr mezi samostatnou přípravou před hodinou v případě žen a mužů. Z 50 dotázaných žen se 30 připravuje na další hodinu autoškoly. Ve věku do 30 let je to 60 %. Nad 30 let se na další hodinu autoškoly připravují všechny ženy alespoň částečně. Ženy při samostudiu čerpaly znalosti z učebnice pro autoškoly a na internetu si dobrovolně procházely cvičné testové otázky. Odpovědi, které neznaly, si dohledaly, případně se následně doptaly v autoškole. Ženy, které se samostudiem nepřipravovaly, tvrdily, že jim rozsah přednášek v autoškole stačí a vše potřebné chápou. Ženy se připravují samostudiem téměř dvakrát více než muži, což koresponduje s tím, že přípravě a výcviku celkově přikládají větší vážnost a jsou svědomitější.

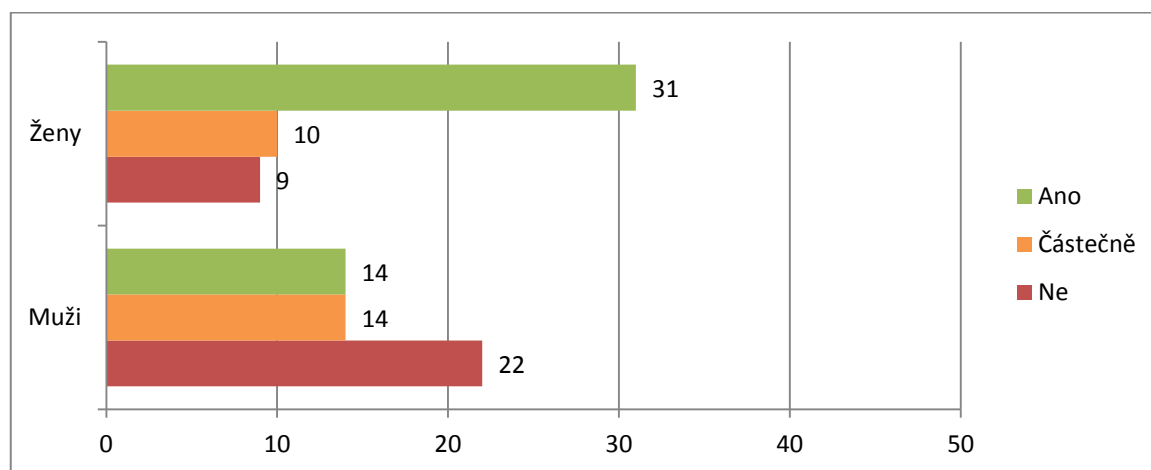
Z tabulky 9 dále vyplývá, že pouze 14 mužů se připravuje samostudiem na další hodinu autoškoly úplně, 14 mužů částečně a 22 mužů vůbec. Muži tento fakt zdůvodnili tím, že přirozeně rozumí automobilům, technice, dopravním předpisům a není pro většinu z nich nutné se vzdělávat samostudiem.

#### 4. *Dělala Vám problém teorie jízdy křižovatkou?*

Odpovědi na danou otázku jsou shrnuty v tabulce 10 a graficky prezentovány na grafu 5.

Ženy [let]	Ano	Částečně	Ne	Celkem	Muži [let]	Ano	Částečně	Ne	Celkem
17 – 21	16	4	5	25	17 – 21	14	5	6	25
22 – 25	11	2	2	15	22 – 25	8	3	4	15
26 – 30	2	2	1	5	26 – 30	2	2	1	5
31 – 40	1	1	1	3	31 – 40	0	1	1	3
41 - 50	1	1	0	2	41 - 50	1	1	0	2
<b>Celkem</b>	<b>31</b>	<b>10</b>	<b>9</b>	<b>50</b>	<b>Celkem</b>	<b>14</b>	<b>14</b>	<b>22</b>	<b>50</b>

Tabulka 10 – Výsledky odpovědí na otázku č. 4



Graf 5 – Grafické znázornění výsledků odpovědí na otázku č. 4

Z výsledků uvedených v tabulce 10 a grafu 5 je patrné, že značnému procentu uchazečů činí jízda křižovatkou problémy. Při teoretické výuce je problematika jízdy křižovatkou přednášena v druhé vyučovací hodině. 31 žen z 50 dotázaných odpovědělo, že mělo při výuce problémy s teoretickým řešením jízdy křižovatkou. 3 ženy problémy s řešením jízdy křižovatkou neměly. U této problematiky nezávisí tak moc na věku, jako v předchozích otázkách.

Naučit se teorii jízdy křižovatkou dělá problémy 56 % dotázaných mužů. 14 mužům dělá zcela problémy, 14 mužům částečně a 22 mužům nedělá teorie jízdy křižovatkou žádné problémy. Ženám dělá problémy jízda křižovatkou dvakrát více než mužům (nejsou započítáni uchazeči, kteří mají částečné problémy při jízdě křižovatkou).

Protože jízda křižovatkou je klíčovou problematikou při získávání řidičského oprávnění, bylo v rámci ankety v této oblasti provedeno detailnější šetření. V tabulce 11 je uveden počet žen, které měly problémy s jednotlivými oblastmi při jízdě křižovatkou. V tabulce jsou shrnuty výsledky získané u všech dotazovaných žen.

Ženy [let]	Odbočení vlevo	Odbočení vpravo	Křižovatka řízená světelnými signály	Křižovatka řízená policistou	Křižovatka se souběžným provozem tramvají	Křižovatka se souběžným provozem chodců a cyklistů
17 – 21	23	11	8	24	16	17
22 – 25	12	8	5	14	11	13
26 – 30	4	3	2	5	4	4
31 – 40	3	2	0	2	3	2
41 - 50	2	1	1	2	2	1
<b>Celkem</b>	<b>44</b>	<b>25</b>	<b>16</b>	<b>47</b>	<b>36</b>	<b>37</b>

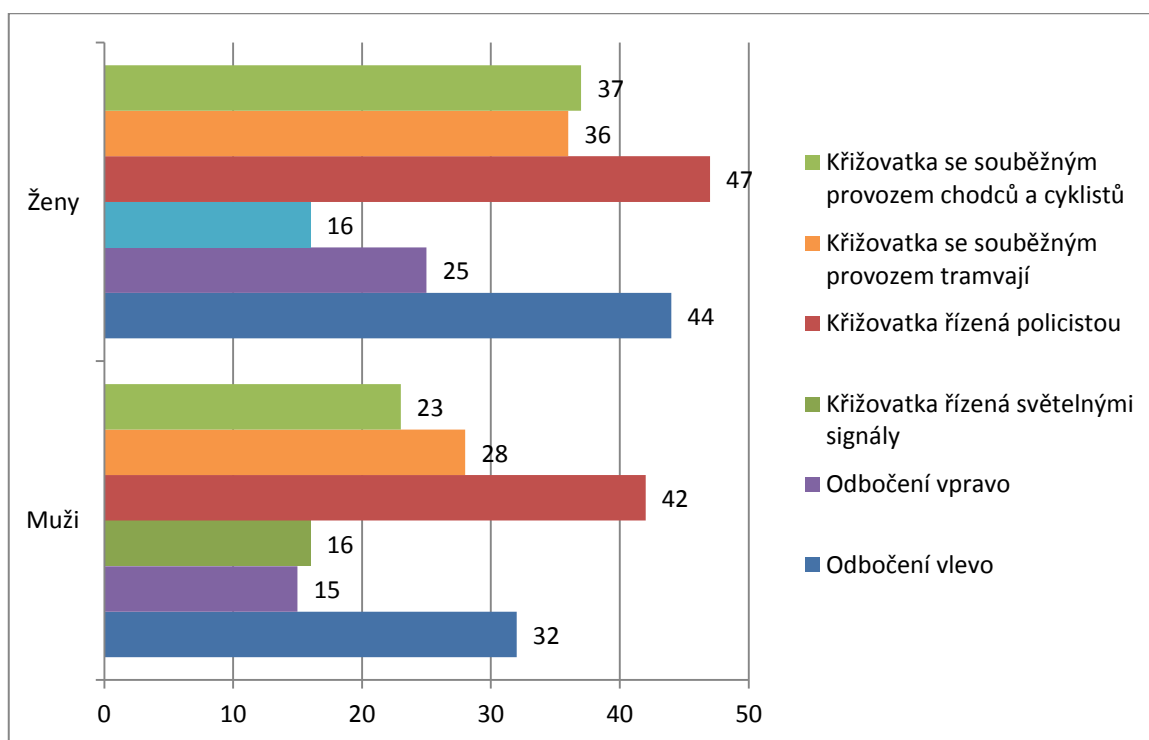
Tabulka 11 – Výsledky odpovědí žen na jednotlivé oblasti otázky č. 4

V tabulce 12 je uveden počet mužů, kteří měli problémy s jednotlivými oblastmi jízdy křižovatkou. V tabulce jsou shrnuty výsledky získané u všech dotazovaných mužů.

Muži [let]	Odbočení vlevo	Odbočení vpravo	Křižovatka řízená světelnými signály	Křižovatka řízená policistou	Křižovatka se souběžným provozem tramvají	Křižovatka se souběžným provozem chodců a cyklistů
17 – 21	19	10	9	22	13	10
22 – 25	7	4	4	13	9	8
26 – 30	3	1	1	4	2	2
31 – 40	2	0	1	2	1	1
41 - 50	1	0	1	1	1	2
<b>Celkem</b>	<b>32</b>	<b>15</b>	<b>16</b>	<b>42</b>	<b>28</b>	<b>23</b>

Tabulka 12 – Výsledky odpovědí mužů na jednotlivé oblasti otázky č. 4

Porovnání žen a mužů ve znalosti teorie jízdy křižovatkou je v grafu 6.



**Graf 6 – Grafické znázornění výsledků odpovědí žen a mužů na jednotlivé oblasti otázky č. 4**

Níže jsou uvedeny jednotlivé tematické oblasti, které činí ženám i mužům problémy při teoretické části výuky (při jízdě křižovatkou):

- odbočení vlevo – ženy mají v průměru problém s teorií odbočení vlevo v 88 %, u mužů je to 64 %. Teorie odbočení vlevo je při praktických jízdách jedním z největších problémů uchazečů o řidičské oprávnění. Obsahuje totiž více než dvojnásobek nutných úkonů pro bezpečné odbočení vlevo na křižovatce.
- odbočení vpravo – ženy mají v průměru problém s teorií odbočení vpravo v 50 %, u mužů je to 30 %. Nižší procentuální část než u teorie odbočení vlevo je dána jednoduchostí toho úkonu.
- jízda křižovatkou řízenou světelnými signály – náročnost teorie spočívá pouze v rozpoznání barev a přidělení významů jednotlivým světelným signálům, schopnosti správného najetí před střed křižovatkou a odbočení, případně zastavení. U skupin žen i mužů se vyskytují problémy shodně ve 32 % případů.
- křižovatka řízená policistou – je obecně brána jako jedna z nejtěžších teoretických otázek. U žen dělá problémy s teoretickým pochopením u 94 % a u mužů v 84 %.

- e. křižovatka se souběžným provozem tramvají – v případě teorie jízdy křižovatkou se souběžným provozem tramvají platí až na výjimku stejná pravidla přednosti v jízdě jako bez souběžného provozu tramvají. Dle § 21 zákona č. 361/2000 Sb. platí, že: Tramvaj, která při odbočování nebo jiné změně směru jízdy křížuje směr jízdy vozidla jedoucího po její pravé nebo levé straně a dává znamení o změně směru jízdy, má přednost v jízdě. Uchazeči o řidičské oprávnění si většině případů myslí, že má tramvaj přednost vždy. Při zjištění, že platí výše uvedená výjimka, se nauka teorie jízdy křižovatkou se souběžnou jízdou tramvají stává problémovou pro 72 % žen a 56 % mužů.
- f. křižovatka se souběžným provozem chodců a cyklistů – zde v teorii chybí 74 % žen a 46 % mužů. Hlavní problémy spočívají v pochopení přednosti chodců a cyklistů na odbočných ramenech křižovatky při odbočování vpravo či vlevo.

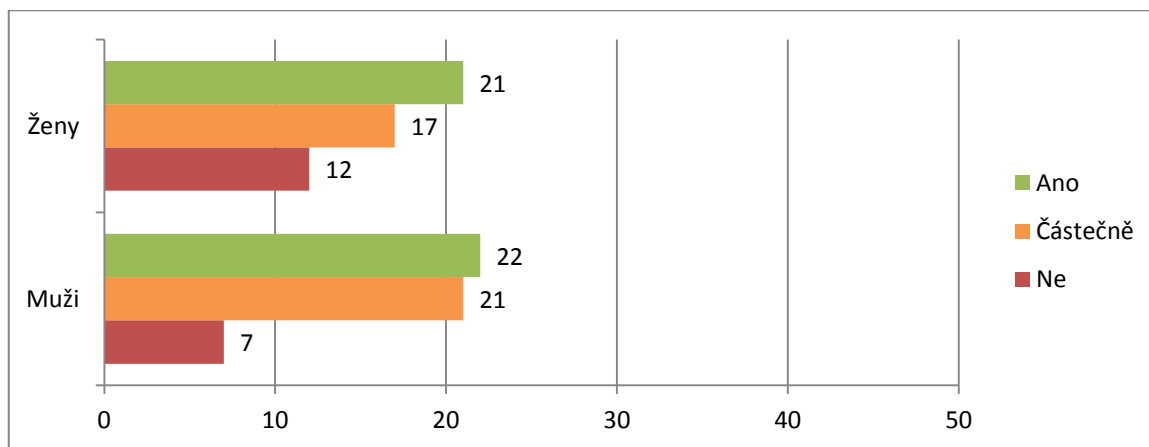
**5. Měl/a jste problém s obecným pochopením významu dopravních značek? A pokud ano, tak kterých?**

Odpovědi na danou otázku jsou shrnuty v tabulce 13 a graficky prezentovány na grafu 7.

Ženy [let]	Ano	Částečně	Ne	Celkem	Muži [let]	Ano	Částečně	Ne	Celkem
17 – 21	10	8	7	25	17 – 21	8	6	11	25
22 – 25	7	6	2	15	22 – 25	7	6	2	15
26 – 30	3	1	1	5	26 – 30	4	1	0	5
31 – 40	1	1	1	3	31 – 40	2	1	0	3
41 - 50	0	1	1	2	41 - 50	1	1	0	2
<b>Celkem</b>	<b>21</b>	<b>17</b>	<b>12</b>	<b>50</b>	<b>Celkem</b>	<b>22</b>	<b>15</b>	<b>13</b>	<b>50</b>

Tabulka 13 – Výsledky odpovědí na otázku č. 5

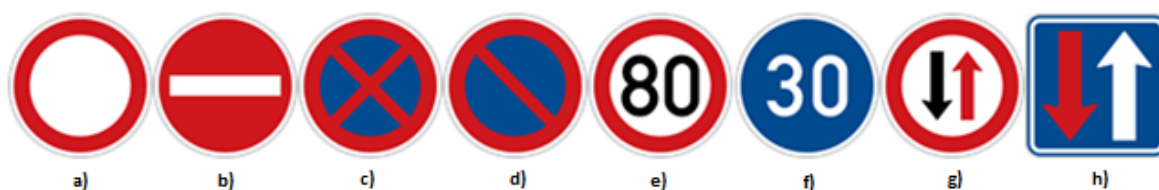
Tabulka 13 uvádí, že 76 % dotázaných žen a 74 % dotázaných mužů mělo problémy s pochopením dopravních značek, částečně nebo úplně. V otázce pochopení významu dopravních značek je výsledek žen i mužů velmi podobný. Ženám i mužům činily největší problémy dopravní značky ze skupiny dopravních značek upravující přednost, zákazových dopravních značek a příkazových dopravních značek uvedených na obrázku 1.



**Graf 7 – Grafické znázornění výsledků odpovědí na otázku č. 5**

Konkrétně se jedná o tyto dopravní značky:

- Zákaz vjezdu všech vozidel v obou směrech
- Zákaz vjezdu všech vozidel na jednosměrnou komunikaci
- Zákaz zastavení
- Zákaz stání
- Nejvyšší dovolená rychlost
- Nejnižší dovolená rychlost
- Přednost protijedoucích vozidel
- Přednost před protijedoucími vozidly



**Obrázek 1 – Problémové dopravní značky**

Velmi často chybovali uchazeči v pochopení rozdílů mezi dopravními značkami Zákaz vjezdu všech vozidel v obou směrech a Zákaz vjezdu na jednosměrnou komunikaci.

Ženy i muži chybovali také ve znalosti významu dopravní značek Zákaz stání a Zákaz zastavení, Nejvyšší dovolená rychlost a Nejnižší dovolená rychlost a velmi často chybovali ve významu dopravních značek Přednost protijedoucích vozidel a Přednost před protijedoucími vozidly.

**6. Co kromě z výše uvedených oblastí vám při teoretické přípravě činilo největší problémy?**

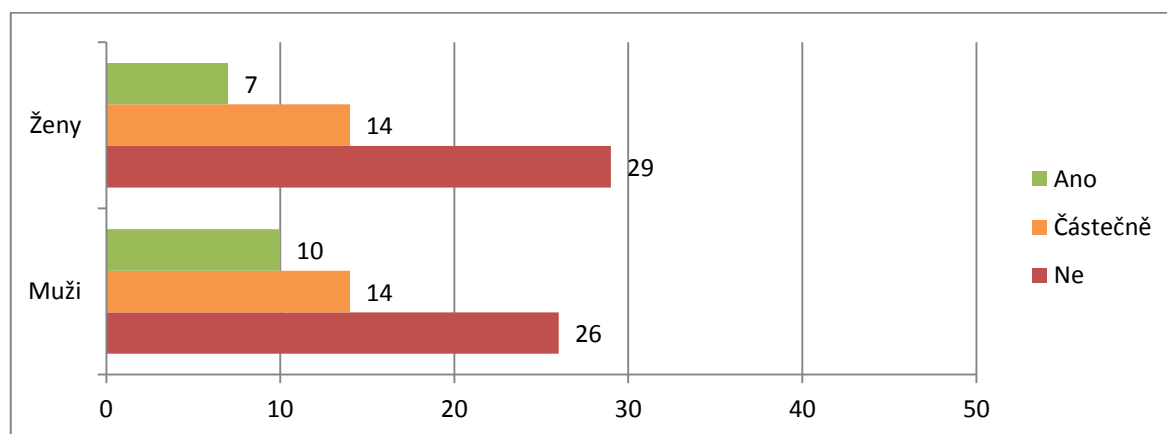
V otázce největších problémů při teoretické přípravě mimo výše uvedených dělalo ženám i mužům pochopení pravidel silničního provozu, nechápali významy některých zákonů, na jejichž přesné znění si už nevzpomněli. Většina respondentů uvedla, největším problémem byl nedostatek času k přípravě do autoškoly, převážně kvůli povinnostem vztahujícím se k aktuálnímu studiu na střední nebo vysoké škole a povinnostem v rodině.

**7. Je pro Vás obtížné teoreticky řešit některé typy dopravních situací i po absolvování autoškoly? Můžete uvést, o které typy dopravních situací se jedná?**

Odpovědi na danou otázku jsou shrnuty v tabulce 14 a graficky prezentovány na grafu 8.

Ženy [let]	Ano	Částečně	Ne	Celkem	Muži [let]	Ano	Částečně	Ne	Celkem
17 – 21	4	6	15	25	17 – 21	3	5	17	25
22 – 25	3	4	8	15	22 – 25	3	3	9	15
26 – 30	1	2	2	5	26 – 30	1	2	2	5
31 – 40	1	1	1	3	31 – 40	0	2	1	3
41 - 50	1	1	0	2	41 - 50	0	2	0	2
<b>Celkem</b>	<b>10</b>	<b>14</b>	<b>26</b>	<b>50</b>	<b>Celkem</b>	<b>7</b>	<b>14</b>	<b>29</b>	<b>50</b>

Tabulka 14 – Výsledky odpovědí na otázku č. 7



Graf 8 – Grafické znázornění výsledků odpovědí na otázku č. 7

Tabulka 14 uvádí počet respondentů, pro které je řešení některých dopravních situací problematické i po absolvování autoškoly. Dle grafu 8 má 10 žen a 7 mužů i po absolvování autoškoly výrazné problémy s řešením dopravních situací.

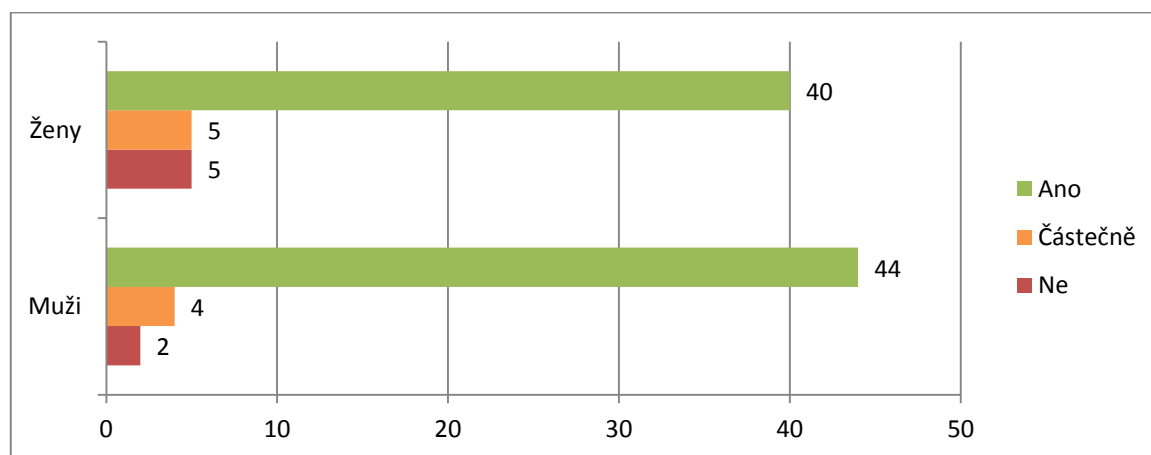
Nejčastěji jde o problematiku odbočení vlevo, orientaci na neřízené křižovatce a jízda se souběžným provozem tramvají.

#### 8. Stačil Vám předepsaný rozsah hodin teoretické výuky?

Odpovědi na danou otázku jsou shrnuty v tabulce 15 a graficky prezentovány na grafu 9.

Ženy [let]	Ano	Částečně	Ne	Celkem	Muži [let]	Ano	Částečně	Ne	Celkem
17 – 21	25	0	0	25	17 – 21	25	0	0	25
22 – 25	13	1	1	15	22 – 25	15	0	0	15
26 – 30	1	2	2	5	26 – 30	4	1	0	5
31 – 40	1	1	1	3	31 – 40	0	2	1	3
41 - 50	0	1	1	2	41 - 50	0	1	1	2
<b>Celkem</b>	<b>40</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>50</b>	<b>Celkem</b>	<b>44</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>50</b>

Tabulka 15 – Výsledky odpovědí na otázku č. 8



Graf 9 – Grafické znázornění výsledků odpovědí na otázku č. 8

Ze 100 dotázaných uchazečů bylo asi 90 % s rozsahem hodin teoretické výuky spokojeno. 5 žen a 2 muži by potřebovali k lepšímu pochopení látky delší rozsah hodin teoretické výuky. 3 muži si naopak stěžovali, že je rozsah teoretické výuky zbytečně dlouhý.

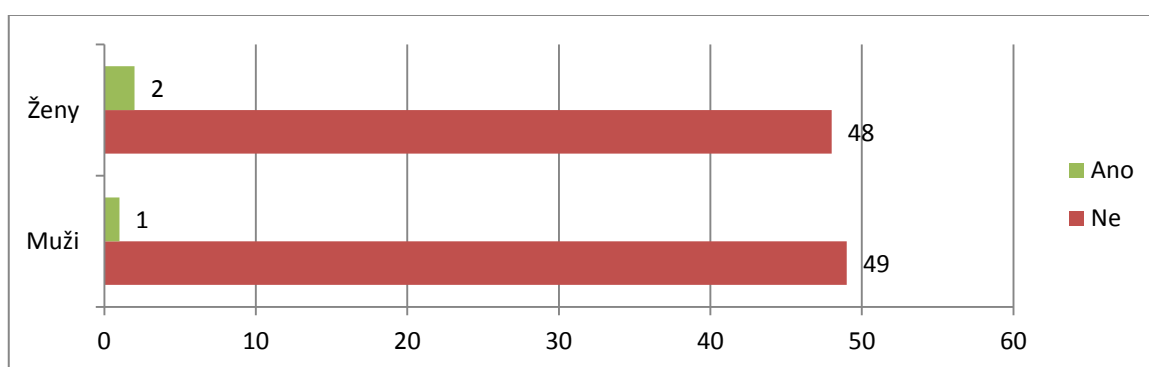


**9. Dělaly Vám při závěrečné zkoušce problémy otázky se zobrazením řidiče ve výhledu z vozidla?**

Odpovědi na danou otázku jsou shrnuty v tabulce 16 a graficky prezentovány na grafu 10.

Ženy [let]	Ano	Ne	Celkem	Muži [let]	Ano	Ne	Celkem
17 – 21	0	25	25	17 – 21	0	25	25
22 – 25	0	15	15	22 – 25	0	15	15
26 – 30	0	5	5	26 – 30	0	5	5
31 – 40	1	2	3	31 – 40	0	3	3
41 - 50	1	1	2	41 - 50	1	1	2
<b>Celkem</b>	<b>2</b>	<b>48</b>	<b>50</b>	<b>Celkem</b>	<b>1</b>	<b>49</b>	<b>50</b>

Tabulka 16 – Výsledky odpovědí na otázku č. 9



Graf 10 – Grafické znázornění výsledků odpovědí na otázku č. 9

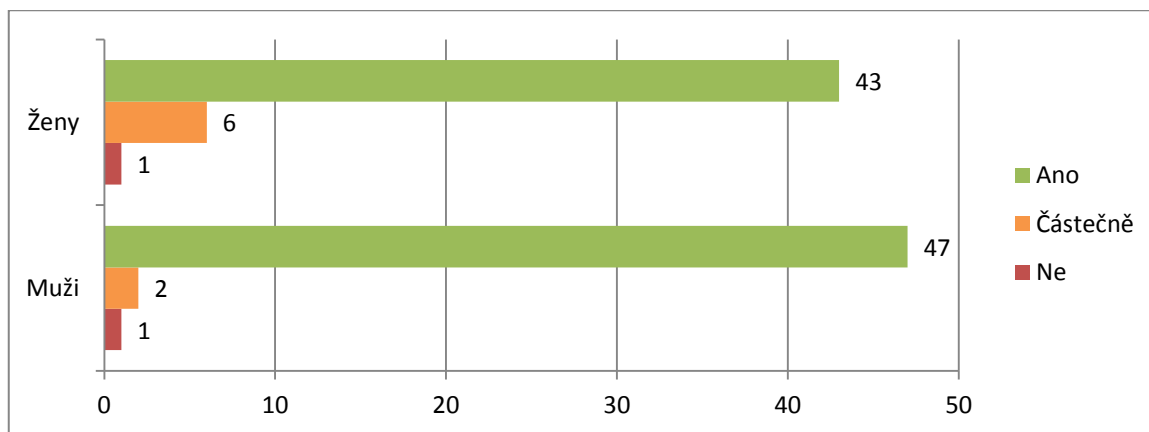
Téměř 99 % procent dotázaných nemělo s problémy se zobrazením řidiče ve výhledu vozidla. Dle odpovědí žen i mužů, si na zobrazení řidiče z výhledu vozidla brzy zvyklo při praktických jízdách. Při závěrečné zkoušce toto zobrazení činilo částečně problémy jedné ženě.

**10. Byl pro Vás rozsah teoretické výuky před praktickou jízdou dostačující?**

Odpovědi na danou otázku jsou shrnuty v tabulce 17 a graficky prezentovány na grafu 11.

Ženy [let]	Ano	Částečně	Ne	Celkem	Muži [let]	Ano	Částečně	Ne	Celkem
17 – 21	25	0	0	25	17 – 21	25	0	0	25
22 – 25	14	1	0	15	22 – 25	15	0	0	15
26 – 30	3	2	0	5	26 – 30	5	0	0	5
31 – 40	1	2	0	3	31 – 40	2	1	0	3
41 - 50	0	1	1	2	41 - 50	0	1	1	2
<b>Celkem</b>	<b>43</b>	<b>6</b>	<b>1</b>	<b>50</b>	<b>Celkem</b>	<b>47</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>50</b>

Tabulka 17 – Výsledky odpovědí na otázku č. 10



Graf 11 – Grafické znázornění výsledků odpovědí na otázku č. 10

86 % žen uvedlo, že byl pro ně rozsah teoretické části před praktickou jízdou dostačující. 12 % žen by potřebovalo přibližně 5 hodin teorie v ovládání vozidla navíc k předepsanému rozsahu. 93 % mužů vyhovoval stanovený rozsah teoretické přípravy před praktickou jízdou. 6 % mužů by potřebovalo přibližně 2 hodiny teorie ovládání vozidla navíc k předepsanému rozsahu.

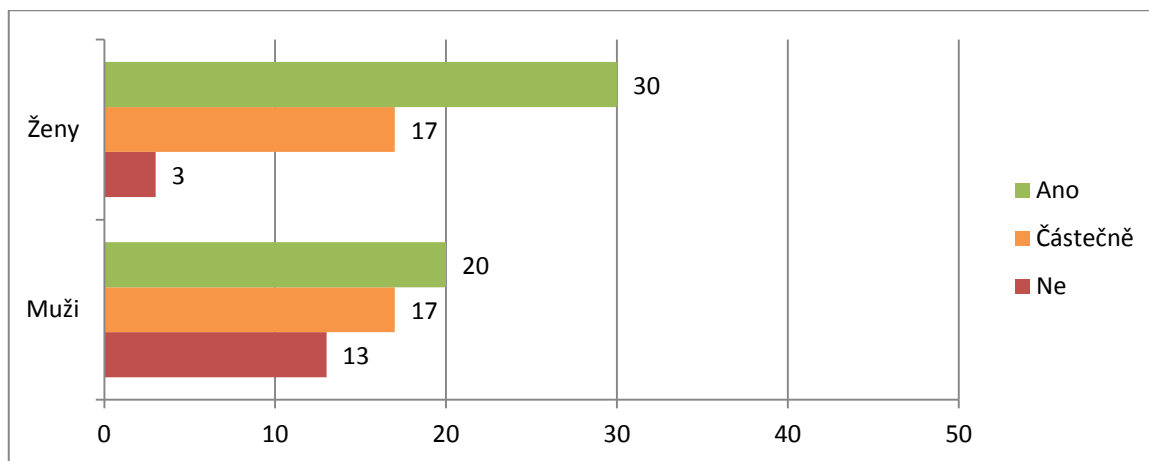
#### 4.2.2 Výsledky ankety – problematika praktického výcviku

##### 11. Měl/a jste problémy s ovládáním vozidla?

Odpovědi na danou otázku jsou shrnuty v tabulce 18 a graficky prezentovány na grafu 12.

Ženy [let]	Ano	Částečně	Ne	Celkem	Muži [let]	Ano	Částečně	Ne	Celkem
17 – 21	15	10	0	25	17 – 21	10	10	5	25
22 – 25	9	4	2	15	22 – 25	8	4	3	15
26 – 30	3	1	1	5	26 – 30	1	2	2	5
31 – 40	2	1	0	3	31 – 40	0	1	2	3
41 - 50	1	1	0	2	41 - 50	1	0	1	2
<b>Celkem</b>	<b>30</b>	<b>17</b>	<b>3</b>	<b>50</b>	<b>Celkem</b>	<b>20</b>	<b>17</b>	<b>13</b>	<b>50</b>

Tabulka 18 – Výsledky odpovědí na otázku č. 11



Graf 12 – Grafické znázornění výsledků odpovědí na otázku č. 11

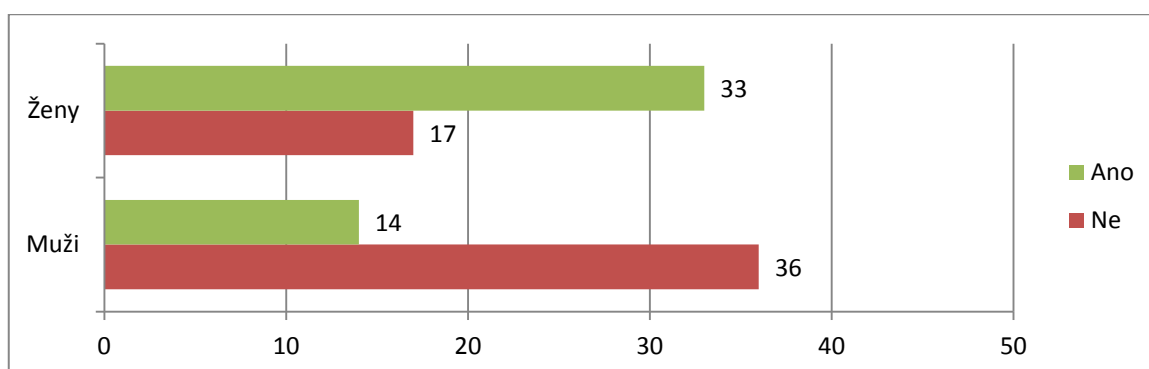
Z grafu 9 vyplývá, že ženy mají průměrně více problémů s ovládáním vozidla než muži. Pouze 8 žen a 13 mužů nemělo při ovládání vozidla problémy.

### 12. Potřeboval/a jste více hodin praktické přípravy na autocvičišti?

Odpovědi na danou otázku jsou shrnuty v tabulce 19 a graficky prezentovány na grafu 13.

Ženy [let]	Ano	Ne	Celkem	Muži [let]	Ano	Ne	Celkem
17 – 21	15	10	25	17 – 21	5	20	25
22 – 25	10	5	15	22 – 25	3	12	15
26 – 30	3	2	5	26 – 30	2	3	5
31 – 40	3	0	3	31 – 40	2	1	3
41 - 50	2	0	2	41 - 50	2	0	2
<b>Celkem</b>	<b>33</b>	<b>17</b>	<b>50</b>	<b>Celkem</b>	<b>14</b>	<b>36</b>	<b>50</b>

Tabulka 19 – Výsledky odpovědí na otázku č. 12



Graf 13 - Grafické znázornění výsledků odpovědí na otázku č. 12

65 % dotázaných žen odpovědělo, že by potřebovaly více hodin praktické jízdy na autocvičišti, ale 50 % nakonec uvítalo, že požadovanou rozšířenou výuku na autocvičišti nakonec neabsolvovaly.

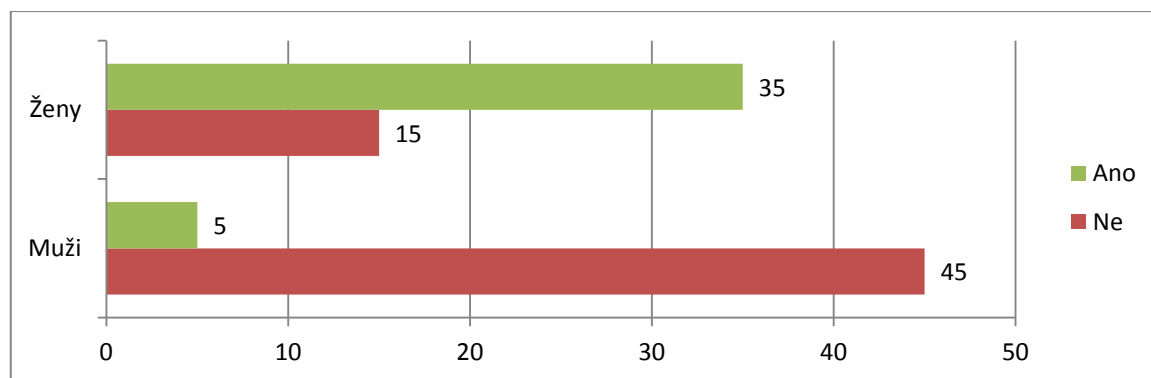
Lépe a rychleji pak pochopily ovládání vozidla a techniku samotné jízdy. Pouze 29 % mužům by vyhovovalo více hodin praktické jízdy na autocvičišti, ale i muži nakonec uznali, že rozhodnutí instruktora vzít je do běžného provozu bylo správné. Téměř všichni dotázaní uznali, že měl instruktor dostatek zkušeností, aby rozpoznal hranici, kdy pokračovat v praktické jízdě na autocvičišti a kdy je vhodné zahájit praktický výcvik v běžném provozu.

### 13. Vyhovoval by v začátcích Vám více autotrenažér než výcvikové vozidlo?

Odpovědi na danou otázku jsou shrnuty v tabulce 20 a graficky prezentovány na grafu 14.

Ženy [let]	Ano	Ne	Celkem	Muži [let]	Ano	Ne	Celkem
17 – 21	15	10	25	17 – 21	0	25	25
22 – 25	12	3	15	22 – 25	0	15	15
26 – 30	3	2	5	26 – 30	1	4	5
31 – 40	3	0	3	31 – 40	2	1	3
41 - 50	2	0	2	41 - 50	2	0	2
<b>Celkem</b>	<b>35</b>	<b>15</b>	<b>50</b>	<b>Celkem</b>	<b>5</b>	<b>45</b>	<b>50</b>

Tabulka 20 – Výsledky odpovědí na otázku č. 13



Graf 14 – Grafické znázornění výsledků odpovědí na otázku č. 13

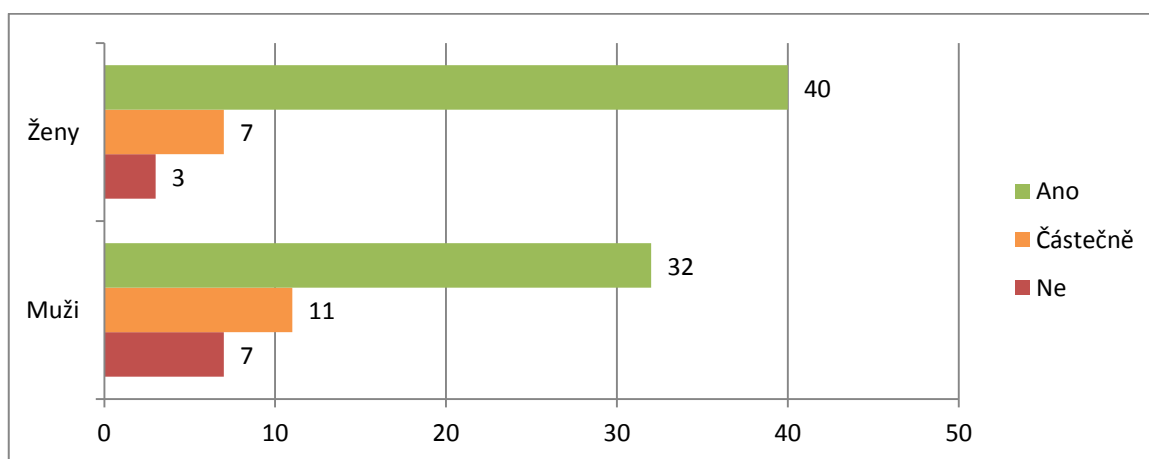
35 ženám z 50 dotázaných vyhovovalo výcvikové vozidlo. Zbýlých 15 žen mělo před prvními jízdami výcvikovým vozidlem obavy z vlastní bezpečnosti a zvolilo by autotrenažér. U mužů by 90 % zvolilo hned výcvikové vozidlo. Při výcviku v řízení vozidla by autotrenažér více než výcvikové vozidlo vyhovoval 10 % mužů.

**14. Měl/a jste obavu před první jízdou v reálném provozu? A pokud ano, uveďte z čeho?**

Odpovědi na danou otázku jsou shrnuty v tabulce 21 a graficky prezentovány na grafu 15.

Ženy [let]	Ano	Částečně	Ne	Celkem	Muži [let]	Ano	Částečně	Ne	Celkem
17 – 21	22	3	0	25	17 – 21	18	4	3	25
22 – 25	13	2	0	15	22 – 25	8	5	2	15
26 – 30	4	1	0	5	26 – 30	3	1	1	5
31 – 40	2	1	0	3	31 – 40	1	1	1	3
41 - 50	2	0	0	2	41 - 50	2	0	0	2
<b>Celkem</b>	<b>40</b>	<b>7</b>	<b>3</b>	<b>50</b>	<b>Celkem</b>	<b>32</b>	<b>11</b>	<b>7</b>	<b>50</b>

Tabulka 21 – Výsledky odpovědí na otázku č. 14



Graf 15 - Grafické znázornění výsledků odpovědí na otázku č. 14

94 % žen mělo zcela nebo částečné obavy před první jízdou v reálném provozu. Dle jejich odpovědí měly největší obavy z ovládání vozidla, ze zvládnutí orientace v silničním provozu a s dodržení zásad bezpečné jízdy. Pouze 3 ženy z 50 dotázaných žen sdělily, že se na první jízdu do reálného provozu těšily a neměly z ní žádné obavy (viz tabulka 21).

Muži měli obavy úplné nebo částečné v 86 %. 7 mužů z 50 dotázaných žádné obavy před první jízdou v reálném provozu nevnímalo. U mužů byly obavy z nezvládnutí řízení v provozu a v možnosti nehody při nedodržení zásad bezpečné jízdy.

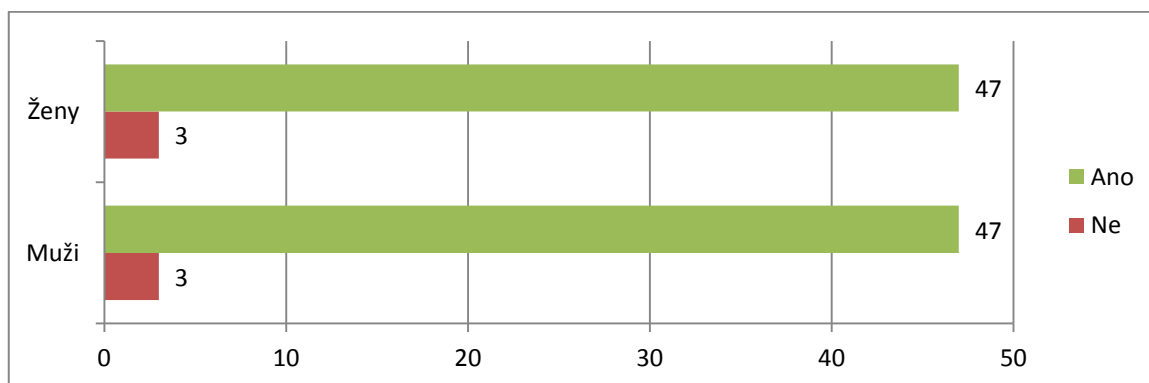
Na grafu 15 lze vidět, že se ženy napříč věkovými kategoriemi, obávaly první jízdy v reálném provozu o 8 % více než muži.

**15. Bylo pro Vás obtížné řešit dopravní situace v provozu? Pokud ano, uveďte příklady.**

Odpovědi na danou otázku jsou shrnuty v tabulce 22 a graficky prezentovány na grafu 16.

Ženy [let]	Ano	Ne	Celkem	Muži [let]	Ano	Ne	Celkem
17 – 21	24	1	25	17 – 21	24	1	25
22 – 25	15	0	15	22 – 25	14	1	15
26 – 30	4	1	5	26 – 30	4	1	5
31 – 40	2	1	3	31 – 40	3	0	3
41 - 50	2	0	2	41 - 50	2	0	2
<b>Celkem</b>	<b>47</b>	<b>3</b>	<b>50</b>	<b>Celkem</b>	<b>47</b>	<b>3</b>	<b>50</b>

Tabulka 22 – Výsledky odpovědí na otázku č. 15



Graf 16 – Grafické znázornění výsledků odpovědí na otázku č. 15

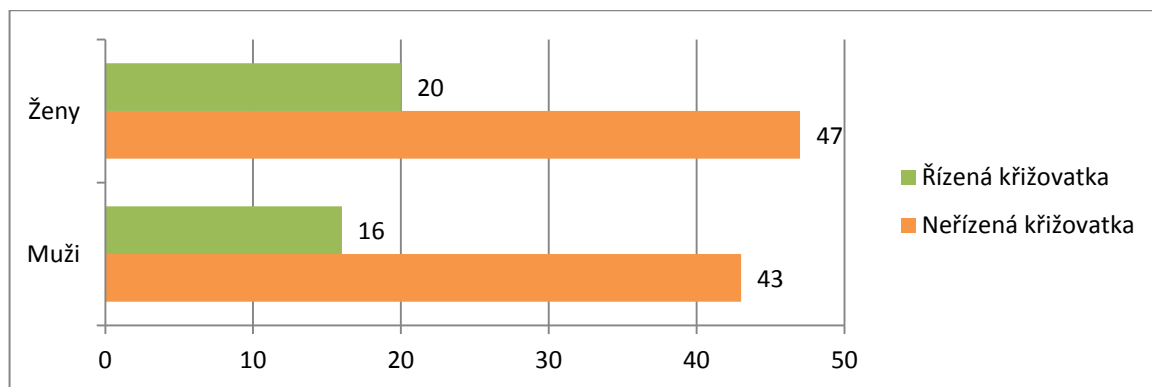
Pro 94 % žen i mužů bylo složité řešit dopravní situace v provozu. Platilo to hlavně při prvních praktických jízdách. Obě skupiny shodně odpověděly, že jim dělalo největší problémy řazení před křižovatkou do jízdnic pruhů, odbočení na řízené i neřízené křižovatce vlevo, jízda neřízenou křižovatkou, křižovatky s předností vozidel přijíždějících zprava a pochopení úkonů při změně směru.

**16. Orientujete se hůře na řízené či neřízené křižovatce?**

Odpovědi na danou otázku jsou shrnuty v tabulce 23 a graficky prezentovány na grafu 17.

Ženy [let]	Řízená křižovatka	Neřízená křižovatka	Muži [let]	Řízená křižovatka	Neřízená křižovatka
17 – 21	10	24	17 – 21	7	22
22 – 25	6	14	22 – 25	5	13
26 – 30	2	4	26 – 30	2	4
31 – 40	1	3	31 – 40	1	2
41 - 50	1	2	41 - 50	1	2
<b>Celkem</b>	<b>20</b>	<b>47</b>	<b>Celkem</b>	<b>16</b>	<b>43</b>

Tabulka 23 – Výsledky odpovědí na otázku č. 16



Graf 17 – Grafické znázornění výsledků odpovědí na otázku č. 16

Z celkového počtu žen mělo 94 % problémy při orientaci na neřízené křižovatce. Dále mělo 40 % žen problémy také v orientaci na řízené křižovatce.

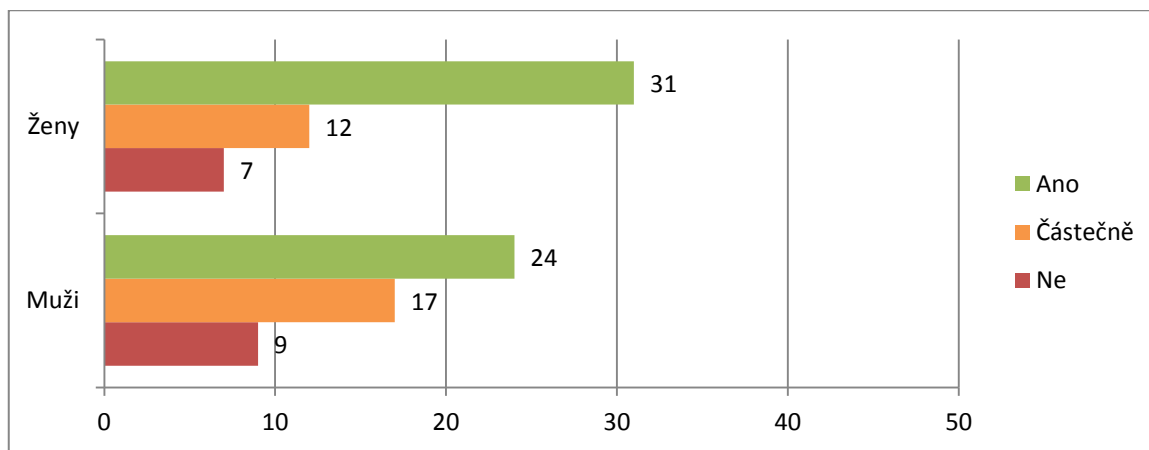
86 % mužů sdělilo, že měli problém při orientaci na neřízené křižovatce při prvních praktických jízdách. 32 % mužů uvedlo, že zaznamenali problém při orientaci také na řízené křižovatce.

**17. Měl/a jste při praktické jízdě problémy v situaci, kdy se na pozemní komunikaci vyskytuje souběžný tramvajový provoz?**

Odpovědi na danou otázku jsou shrnuty v tabulce 24 a graficky prezentovány na grafu 18.

Ženy [let]	Ano	Částečně	Ne	Celkem	Muži [let]	Ano	Částečně	Ne	Celkem
17 – 21	14	7	4	25	17 – 21	13	8	4	25
22 – 25	11	2	2	15	22 – 25	8	4	3	15
26 – 30	3	1	1	5	26 – 30	2	2	1	5
31 – 40	2	1	0	3	31 – 40	1	1	1	3
41 - 50	1	1	0	2	41 - 50	0	2	0	2
<b>Celkem</b>	<b>31</b>	<b>12</b>	<b>7</b>	<b>50</b>	<b>Celkem</b>	<b>24</b>	<b>17</b>	<b>9</b>	<b>50</b>

Tabulka 24 – Výsledky odpovědí na otázku č. 17



**Graf 18 – Grafické znázornění výsledků odpovědí na otázku č. 17**

Ženy měly v 86 % problémy při praktické jízdě v situaci, kdy se na pozemní komunikaci vyskytoval souběžný tramvajový provoz.

V případě mužů to bylo 82 % dotázaných, kteří měli problémy v situaci, kdy se na pozemní komunikaci vyskytoval souběžný tramvajový provoz.

Na grafu 18 lze vidět, že ženy chybovaly na pozemních komunikacích se souběžným tramvajovým provozem více než muži.

Nejčastější příčina problému je neznalost pravidel silničního provozu, kdy uchazeč o řidičské oprávnění nezná pravidla přednosti v jízdě při souběžném provozu tramvají na pozemní komunikaci.

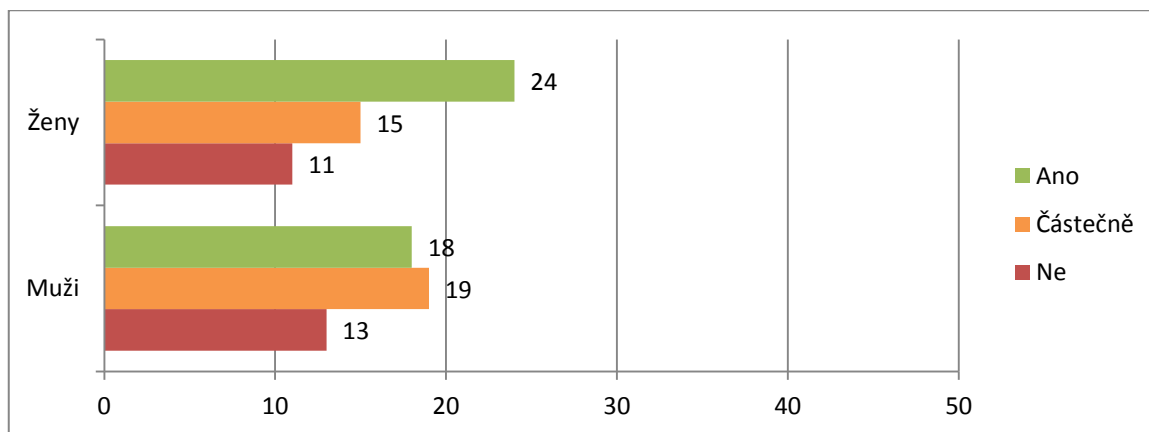
### ***18. Měl/a jste při praktické jízdě problémy při výskytu cyklistů v provozu?***

Odpovědi na danou otázku jsou shrnuty v tabulce 25 a graficky prezentovány na grafu 19.

Ženy [let]	Ano	Částečně	Ne	Celkem	Muži [let]	Ano	Částečně	Ne	Celkem
17 – 21	11	8	6	25	17 – 21	10	9	6	25
22 – 25	7	5	3	15	22 – 25	5	4	6	15
26 – 30	2	1	2	5	26 – 30	2	2	1	5
31 – 40	2	1	0	3	31 – 40	1	2	0	3
41 - 50	2	0	0	2	41 - 50	0	2	0	2
<b>Celkem</b>	<b>24</b>	<b>15</b>	<b>11</b>	<b>50</b>	<b>Celkem</b>	<b>18</b>	<b>19</b>	<b>13</b>	<b>50</b>

**Tabulka 25 – Výsledky odpovědí na otázku č. 18**





Graf 19 - Grafické znázornění výsledků odpovědí na otázku č. 18

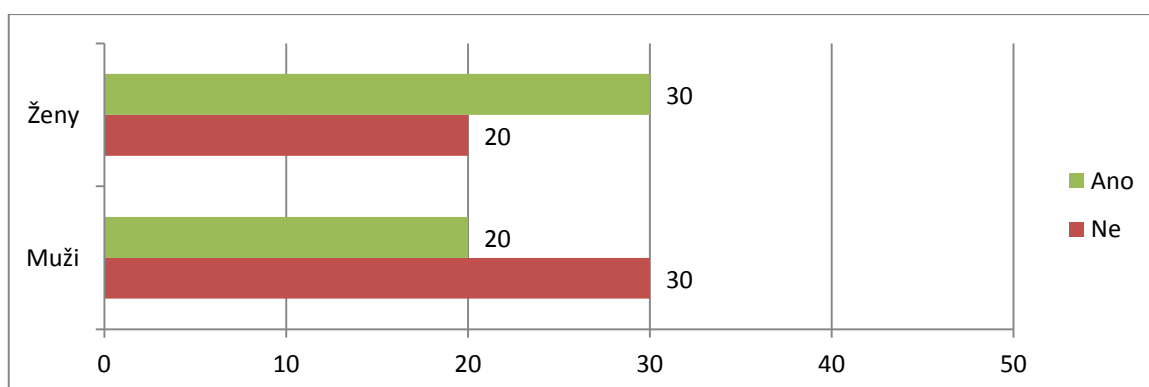
U žen ve věku 31 – 50 let byly problémy s výskytem cyklistů v provozu dokonce u 100 % případů. Z grafu 19 je zřejmé, že muži měli problémy s výskytem cyklistů v provozu v 19 případech z 50 případů částečné, v 18 případech úplné a ve 13 případech žádné.

**19. Musel Vám někdy instruktor autoškoly nouzově zabrzdit vozidlo, případně nějak zasáhnout do řízení?**

Odpovědi na danou otázku jsou shrnuty v tabulce 26 a graficky prezentovány na grafu 20.

Ženy [let]	Ano	Ne	Celkem	Muži [let]	Ano	Ne	Celkem
17 – 21	24	1	25	17 – 21	24	1	25
22 – 25	15	0	15	22 – 25	14	1	15
26 – 30	4	1	5	26 – 30	4	1	5
31 – 40	2	1	3	31 – 40	3	0	3
41 - 50	2	0	2	41 - 50	2	0	2
<b>Celkem</b>	<b>47</b>	<b>3</b>	<b>50</b>	<b>Celkem</b>	<b>47</b>	<b>3</b>	<b>50</b>

Tabulka 26 – Výsledky odpovědí na otázku č. 19



Graf 20 – Grafické znázornění výsledků odpovědí na otázku č. 19

80 % dotázaných uchazečů o řidičský průkaz musel instruktor při praktické jízdě nějakým způsobem zasáhnout do řízení. V 60 % musel zasáhnout do řízení ženám a v 40 % případů mužům.

Obě skupiny dotázaných se shodly, že jim instruktor musel zasáhnout do řízení z důvodu nedodržení odstupu od protijedoucích vozidel, při jízdě blízko pravé krajnice, při nesprávném najíždění do jízdních pruhů, zvláště před křižovatkou a při jízdě po středu kruhové křižovatky.

Ženy a muži se také shodli, že jim musel instruktor nouzově zabrzdit vozidlo v případě hrozícího nebezpečí nedání přednosti v jízdě vozidlům na neřízené křižovatce, nedání přednosti v jízdě tramvaji a v případě zpomalování v koloně stojících vozidel.

#### 4.2.3 Závěrečné testy

##### *20. Která témata vám při závěrečných testech činila problémy?*

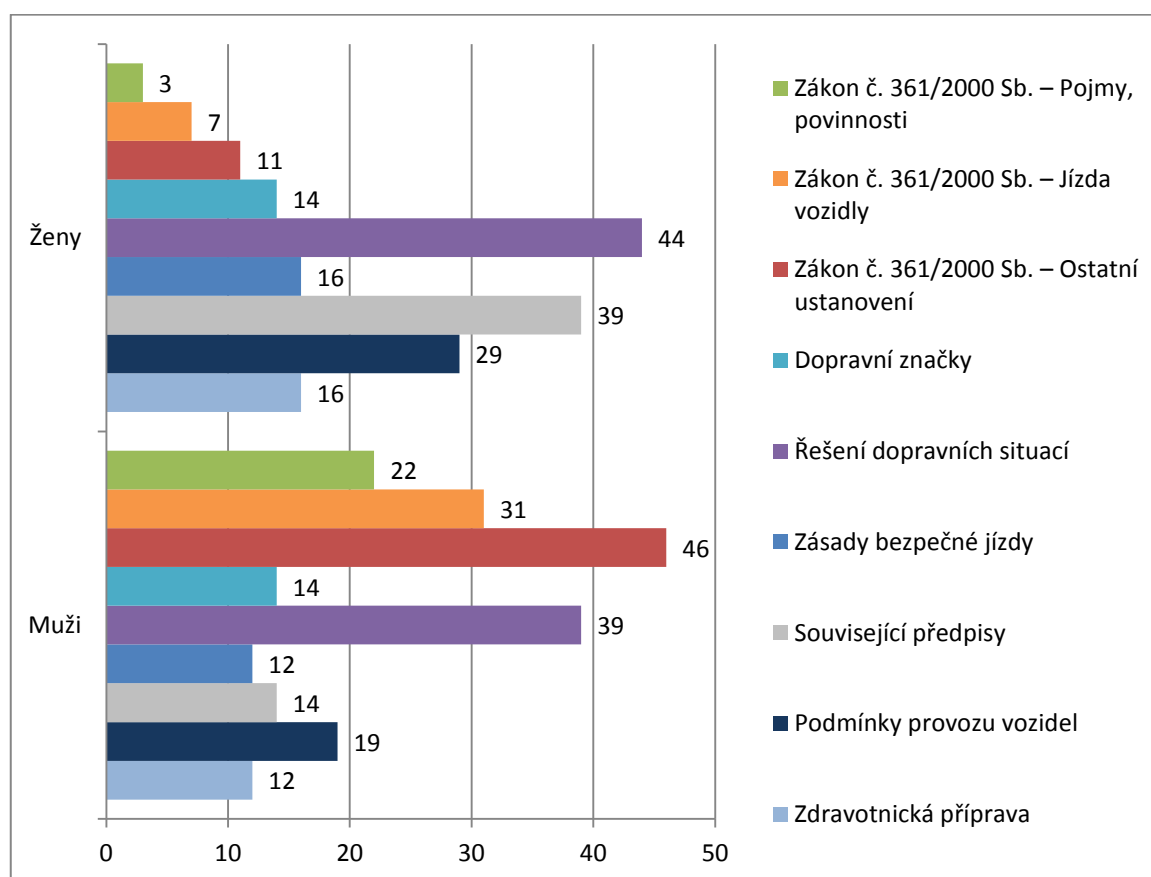
Odpovědi na danou otázku jsou shrnuty v tabulce 27, 28 a graficky prezentovány na grafu 21.

Ženy [let]	Zákon č. 361/2000 Sb. – Pojmy, povinnosti	Zákon č. 361/2000 Sb. – Jízda vozidly	Zákon č. 361/2000 Sb. – Ostatní ustanovení	Dopravní značky	Řešení dopravních situací
17 – 21	7	13	21	7	23
22 – 25	5	10	11	5	13
26 – 30	2	3	3	2	4
31 – 40	1	1	2	1	2
41 - 50	1	2	2	1	2
<b>Celkem</b>	<b>16</b>	<b>29</b>	<b>39</b>	<b>16</b>	<b>44</b>
Ženy [let]	Zásady bezpečné jízdy	Související předpisy	Podmínky provozu vozidel	Zdravotnická příprava	
17 – 21	6	4	2	1	
22 – 25	4	4	3	1	
26 – 30	2	2	1	0	
31 – 40	1	1	0	1	
41 - 50	1	0	1	0	
<b>Celkem</b>	<b>14</b>	<b>11</b>	<b>7</b>	<b>3</b>	

Tabulka 27 – Výsledky odpovědí žen na jednotlivé oblasti otázky č. 20

Muži [let]	Zákon č. 361/2000 Sb. – Pojmy, povinnosti	Zákon č. 361/2000 Sb. – Jízda vozidly	Zákon č. 361/2000 Sb. – Ostatní ustanovení	Dopravní značky	Řešení dopravních situací
17 – 21	8	12	24	8	21
22 – 25	6	10	13	4	11
26 – 30	4	6	4	0	3
31 – 40	2	1	3	1	2
41 - 50	2	2	2	1	2
<b>Celkem</b>	<b>22</b>	<b>31</b>	<b>46</b>	<b>14</b>	<b>39</b>
Muži [let]	Zásady bezpečné jízdy	Související předpisy	Podmínky provozu vozidel	Zdravotnická příprava	
17 – 21	5	5	4	4	
22 – 25	3	3	6	3	
26 – 30	3	3	4	2	
31 – 40	0	2	3	2	
41 - 50	1	1	2	1	
<b>Celkem</b>	<b>12</b>	<b>14</b>	<b>19</b>	<b>12</b>	

Tabulka 28 – Výsledky odpovědí mužů na jednotlivé oblasti otázky č. 20



Graf 21 – Grafické znázornění výsledků odpovědí na otázku č. 20

V tabulkách 27 a 28 jsou znázorněny počty odpovědí respondentů k otázkám z jednotlivých oblastí, které jsou předmětem závěrečného testu. V grafu 21 je přehledně vidět, že muži měli nejvíce problémů při řešení otázek z oblastí nazvaných Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Muži měli při řešení oblasti Ostatní ustanovení zákona č. 361/2000 Sb. mnohem více problémů než ženy. Dle odpovědí je to závislé na důkladnosti při přípravě k závěrečným testům. Ženy se na závěrečné testy z teorie připravovaly důkladněji než muži a lze tedy vypožorovat, že otázky ve formě výňatků ze zákona, se důsledněji učily.

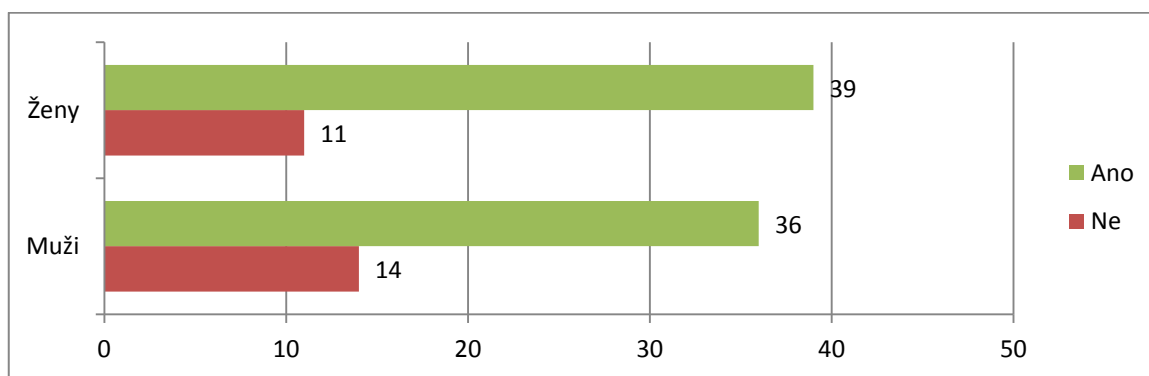
Oblast řešení dopravních situací činily problémy ženám i mužům v přibližně stejném poměru v téměř 90 % případů. Nejméně problematická oblast závěrečných zkoušek z teorie je dle odpovědí žen i mužů ve věku 17 – 50 let, oblast zásad bezpečné jízdy a zdravotnické přípravy.

### **21. Udělal/a jste testy napoprvé?**

Odpovědi na danou otázku jsou shrnuty v tabulce 29 a graficky prezentovány na grafu 22.

<b>Ženy [let]</b>	<b>Ano</b>	<b>Ne</b>	<b>Celkem</b>	<b>Muži [let]</b>	<b>Ano</b>	<b>Ne</b>	<b>Celkem</b>
17 – 21	18	7	25	17 – 21	18	7	25
22 – 25	12	3	15	22 – 25	11	4	15
26 – 30	5	0	5	26 – 30	4	1	5
31 – 40	3	0	3	31 – 40	2	1	3
41 - 50	1	1	2	41 - 50	1	1	2
<b>Celkem</b>	<b>39</b>	<b>11</b>	<b>50</b>	<b>Celkem</b>	<b>36</b>	<b>14</b>	<b>50</b>

Tabulka 29 – Výsledky odpovědí na otázku č. 21



Graf 22 – Grafické znázornění výsledků odpovědí na otázku č. 21

U testů z teorie je poměrně velká úspěšnost zvládnutí na první pokus. U žen to je cca 78 %, u mužů 72 % (tabulka 29). Ženy jsou v teoretické přípravě na závěrečnou zkoušku lepší než muži. Muži naopak dominují v praktické jízdě vozidlem při závěrečné zkoušce.

V průměru se ženy i muži dopustili podobných chyb převážně z oblastí řešení dopravní situací (řešení problematiky při jízdě křižovatkou vozidla z výhledu) a neznalosti ostatních ustanovení zákona č. 361/2000 Sb.

Po ukončení testu je zkušebním komisařem vytištěn Protokol testu (viz příloha E, F) ve dvou vyhotoveních, z nichž se jeden podepíše a vrátí zkušebnímu komisaři a druhý si ponechá uchazeč o řidičské oprávnění.

Chyby, kterých se uchazeč o řidičské oprávnění v testu dopustil, jsou zobrazeny na druhé straně Protokolu testu, uvedeného v příloze F. Po přihlášení do systému lze také chyby zobrazit na stránkách <http://etesty2.mdcz.cz/Home/EnterTestCode> (příloha G).

## ***22. Pochopil jste, jak se v této situaci správně zachovat, aby se chyba neopakovala?***

Všichni dotázaní odpověděli, že chápou, jak se v situaci zachovat, aby se neopakovala. Ve všech případech chyba vznikla v důsledku zanedbání přípravy. Uchazeči o řidičské oprávnění chybují převážně v tom, že si pouze procházejí cvičné testy.

V souboru teoretických testů je 860 otázek. Uchazeči nejvíce chybují v tom, že si před závěrečným testem projdou přibližně 10 – 20 vygenerovaných testů. V každém z nich je 25 otázek. Celkem tedy řeší cca 250 – 500 otázek.

Otázky v testu, které jim při závěrečných testech vygeneruje počítač, mohou tedy zpravidla být kombinací otázek, které si uchazeč prošel a kombinací otázek, které si nestihl nebo neměl zájem projít. Příčina neúspěchu při závěrečném testu je tedy v podcenění přípravy.

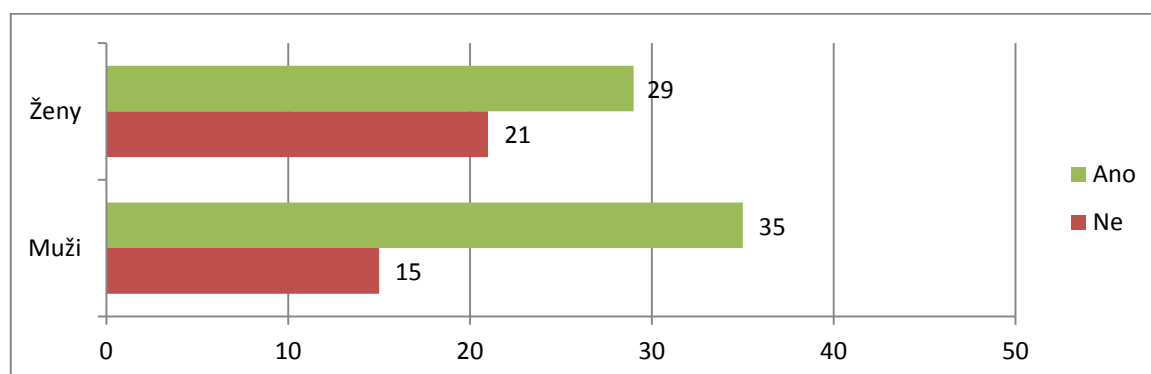
Všichni uchazeči odpovídající v této anketě vykonali závěrečnou praktickou jízdu v Olomouci. Zdejší silniční provoz je poměrně hustý a je výrazně zatížen autobusovým a tramvajovým provozem.

### 23. Udělal/a jste praktické jízdy napoprvé?

Odpovědi na danou otázku jsou shrnuty v tabulce 30 a graficky prezentovány na grafu 23.

Ženy [let]	Ano	Ne	Celkem	Muži [let]	Ano	Ne	Celkem
17 – 21	14	11	25	17 – 21	17	8	25
22 – 25	8	7	15	22 – 25	11	4	15
26 – 30	3	2	5	26 – 30	4	1	5
31 – 40	2	1	3	31 – 40	2	1	3
41 – 50	2	0	2	41 – 50	1	1	2
<b>Celkem</b>	<b>29</b>	<b>21</b>	<b>50</b>	<b>Celkem</b>	<b>35</b>	<b>15</b>	<b>50</b>

Tabulka 30 – Výsledky odpovědí na otázku č. 23



Graf 23 – Grafické znázornění výsledků odpovědí na otázku č. 23

Ženy absolvovaly při závěrečné zkoušce praktické jízdy napoprvé v 58 % případů. U mužů je to dokonce o 12 % více. Jejich úspěšnost je při závěrečné praktické jízdě na první pokus 70 %. Dle tabulky 30 je zřejmé, že s přibývajícím věkem žen i mužů bylo procento úspěšného absolvování závěrečné praktické jízdy na první pokus vyšší. Je to dáno větší obezřetností a celkově pomalejší, rozvážnější jízdou.

U mladých žen do 25 let byly příčinami neúspěchu u prvního pokusu závěrečné praktické jízdy neznalost pravidel silničního provozu, nedodržování zásad bezpečné jízdy a nejisté ovládání vozidla.

U mužů do 25 let věku byly příčinami neúspěchu při praktické jízdě závěrečné zkoušky rychlá jízda, nedodržování pravidel silničního provozu, držení volantu jednou rukou a objíždění překážky v provozu bez použití směrových světel.

**24. Jste si vědom/a toho, jaké chyby jste se dopustil/a?**

Všichni respondenti byli zkušební komisařem na způsobenou chybu ihned upozorněni. Polovině z nich bylo zkušební komisařem či učitelem dáno doporučení jak se zachovat, aby se stejné chyby při opravné jízdě nedopustili.

**25. Máte nějaká doporučení pro majitele autoškoly, která by zlepšila přípravu uchazečů o řidičské oprávnění?**

76 % respondentů si myslí, že autoškola v přípravě postupovala správně a v souladu se zákonem. Komplikace při závěrečném testu či závěrečných jízdách přisuzují spíše jejich nedokonalé přípravě.

22 % dotázaných by autoškole doporučilo důslednější teoretickou přípravu se zaměřením na testové otázky, ve kterých se nejvíce chybuje. A dále by uchazeči doporučili více vysvětlovat chyby při praktické jízdě a klást větší důraz na jejich postupné odstranění.

2 % uchazečů si myslí, že při přípravě k získání řidičského oprávnění nemá autoškola na žáka žádný vliv. Uchazeči odpověděli, že záleží pouze na talentu jedince umět se naučit řídit automobil.

## **5 Návrh opatření na zvýšení úspěšnosti uchazečů při závěrečných zkouškách**

Na základě výsledků analýzy neúspěšnosti získání řidičského oprávnění a vyhodnocení dotazníků se konkrétní autoškoly doporučují níže uvedené návrhy na zvýšení úspěšnosti uchazečů při závěrečných zkouškách.

### **5.1 Zvýšení ceny kurzu autoškoly**

Zvýšením ceny kurzu lze dosáhnout alespoň částečné změny z individuálního studijního plánu na klasickou výuku, která uchazečům zajistí více hodin teoretické přípravy a navazujících konzultací, důkladnější vysvětlení probírané tematiky a zajistí jim určitou kvalitu teoretické výuky a praktického výcviku. Při vyšší ceně kurzu si může instruktor vyhradit více času a může uchazečům sdělit poznatky z praxe a dát jim cenné rady do praktického života začínajícího řidiče.

### **5.2 Větší důraz na použití didaktických pomůcek**

V případě moderní výuky je nezbytné použití didaktických pomůcek, s jejichž pomocí lze lépe a názorněji předvést probíranou tematiku. Při vyučovacích hodinách by neměl chybět výklad učitele s nákresem na tabuli doprovázený slovním výkladem. V nejnovějších učebnicích pro autoškoly, které jsou v dnešní době graficky zpracovány přehledně, jsou součástí výuková CD, která je velmi vhodné uchazečům promítat a připojit k probírané látce komentář. Některé autoškoly mají k dispozici řidičské trenažéry, které zaručují nejbezpečnější výcvik v řízení vozidla. Žáci se na nich učí správnému držení a otáčení volantem. Naučí se vnímat vozidlo řidiče z výhledu, setkávají se s ovládacími prvky a učí se s nimi správně zacházet. Každá názorná ukázka a možnost uchazeče s probíranou látkou prakticky seznámit přispívá k lepšímu pochopení a zapamatování.



### **5.3 Objasnění příčin neúspěchu v teoretické části zkoušky a návrh na zlepšení**

Velmi důležitou součástí práce učitele autoškoly je analyzovat příčiny neúspěchu, nacházet jejich řešení a vytvořit koncept zlepšení přípravy uchazečů o řidičské oprávnění. Je nezbytné klást větší důraz na procvičování nejčastějších chyb, kterých se uchazeči dopouštějí při závěrečném testu. Bylo by vhodné získat od uchazečů kopii protokolu testu, případně si z něj opsat a archivovat otázky, které jim dělají největší problémy. Znění a počet chybně zodpovězených otázek jednotlivých oblastí je potřeba mít v evidenci. Z dat vedených v evidenci lze vytvořit tabulky, případně grafy a ty prezentovat uchazečům o řidičské oprávnění při jednotlivých vyučovacích hodinách.

V každé vyučovací hodině je nutné se zaměřit na prezentaci správného řešení chyb, které se vyskytly v minulosti a vážou se na probírané téma.

### **5.4 Objasnění příčin neúspěchu v praktické části zkoušky a návrh na zlepšení**

V případě objasnění příčin neúspěchu v praktické části zkoušky platí aplikace stejné metodiky jako při objasňování neúspěchu v teoretické části zkoušky. Je nutno uchazeči při praktické jízdě sdělovat všechny chyby, kterých se aktuálně dopustil. Při opakování stejných chyb, které mu byly již sděleny a uchazeč se jich stále dopouští znovu, je účinné při nejbližší možné příležitosti zastavit vozidlo na vhodném místě a uchazeči znovu sdělit chybu a vysvětlit postup, kterým se dané chyby vyvaruje. V případě, že je to možné, může učitel uchazeči pro lepší pochopení znázornit chybu a správný postup graficky.

Učitel autoškoly by měl v přípravě praktické jízdy postupovat systematicky. To znamená, že musí zvolit vhodný zkušební okruh, který svou náročností odpovídá zkušenostem uchazeče o řidičské oprávnění. Jednotlivé etapy výcviku byly uvedeny v kapitole 2.10. Etapy praktického výcviku musí navazovat na teoretickou výuku. Do praxe by bylo vhodné zavést předem stanovené okruhy, které si budou instruktoři volit podle aktuální etapy a zkušeností uchazeče.

V praxi by to v případě Olomouce znamenalo vytvořit oblasti obsahující trasy navazující na sebe svou obtížností.

Návrh rozdělení jednotlivých oblastí města Olomouce je následující:

1. Holice – nejnižší náročnost
2. Slavonín, Nové sady
3. Neředín, Nová ulice
4. Řepčín, Hejčín, Lazce, Klášterní hradisko, Černovír
5. Pavlovičky, Bělidla, Hodolany
6. Lazce, okraj centra města
7. Povel, Nový svět, okraj centra města
8. centrum města – nejvyšší náročnost



Obrázek 2 – Návrh rozdělení Olomouce do osmi oblastí

Na základě určení a očíslování oblastí lze lépe evidovat uskutečněné praktické jízdy. V případě vzniku problémů při jízdě v určité oblasti s definovaným stupněm obtížnosti se, na základě rozhodnutí instruktora, bude zkušební jízda opakovat ve stejné oblasti do té doby, než se uchazeči podaří vyskytující se problémy odstranit.

V případě zjištění, že uchazeč zvládá jízdu v dané oblasti obtížnosti bez problémů, může učitel operativně přehodnotit situaci a povolit pokračování jízdy do oblasti s vyšší náročností.

## **5.5 Motivace uchazečů k získání řidičského oprávnění**

Součástí neúspěchu při získání řidičského oprávnění je nedostatečná motivace uchazečů. Učitel by měl být schopen uchazeče motivovat k překonávání překážek jak při teoretické výuce tak i praktickém výcviku.

Na první hodině teoretické výuky je vhodné uchazečům připomenout výhody vlastnictví řidičského oprávnění. Od možnosti snazší přepravy z místa bydliště do zaměstnání až po mnohem větší šanci uplatnění na trhu práce.

## **5.6 Identifikace konkrétních slabých stránek teoretické výuky i praktického výcviku**

K identifikaci slabých stránek sloužil detailní rozbor jednotlivých anketních otázek položených absolventům řešené autoškoly za rok 2017. Bylo zjištěno, že mezi nejproblematictější části teoretické výuky patří řešení dopravních situací na různých typech křižovatek, znalost předpisů o provozu na pozemních komunikacích a pochopení významu dopravních značek. U praktického výcviku patří mezi nejproblematictější části přípravy jízda křižovatkou, do níž se přímo promítá neznalost pravidel silničního provozu.

Je nutné se při teoretické výuce více zaměřit na podrobné vysvětlení zákonitostí při jízdě křižovatkou. K výkladu této problematiky by bylo vhodné, aby učitel připojil grafické zobrazení (náčrty) jednotlivých situací, které mohou při jízdě křižovatkou v reálném provozu nastat, a podrobně uchazečům vysvětlil důležitost jednotlivých úkonů. Učitel autoškoly může problematické situace a jejich správná řešení prezentovat na konkrétních křižovatkách v konkrétním městě. Výklad podložený zkušenostmi z jednotlivých problematických míst dané obce, je nejvhodnější způsob jak připravit uchazeče na řešení konkrétních situací na konkrétních místech.

U praktického výcviku je důležité dodržet návaznost na teoretickou výuku. Látka probraná na hodině teoretické výuky by měla být náplní následující praktické jízdy s vozidlem. Při dodržení toho způsobu přípravy by se měla snížit chybovost uchazeče při řešení dopravních situací. Bylo by vhodné, aby se učitel dotázel každého uchazeče před započtím praktické jízdy na řešení problematiky, která byla probrána v předchozí hodině teoretické výuky.

V případě neznalosti uchazeče je nutné nejdůležitější termíny zopakovat. V průběhu praktické jízdy může učitel žákovi klást dotazy týkající se řešení situací, které by měly následovat. Uchazeč musí ihned dostávat zpětnou vazbu, která je naprosto zásadní pro odstranění chyb a formování osobnosti řidiče.

## 6 Zhodnocení dosažených výsledků

Při vyhodnocení dosažených výsledků bylo zjištěno, že procento získání řidičského oprávnění na první pokus mají ženy o 3 % nižší než u mužů.

Ženy se dokáží svědomitěji a rychleji připravit na teoretickou výuku. Věnují studiu problematiky více času než muži. Snáze se učí dopravní značky, pravidla provozu na pozemních komunikacích a otázky podmínek provozu vozidel. U závěrečných testů mají ženy o 6 % vyšší úspěšnost na první pokus než muži.

U závěrečné praktické jízdy je u mužů úspěšnost vykonání na první pokus vyšší dokonce o 12 % než u žen. V přípravě žen i mužů tedy vzniká nepoměr. U přípravy žen je potřeba se zaměřit více praktický výcvik a mužů je potřeba klást větší důraz na teoretickou výuku.

Z interních údajů o úspěšnosti uchazečů o řidičské oprávnění za rok 2017 v řešené autoškolě je zřejmé, že celkové procento získaných řidičských oprávnění napoprvé je u žen 68 % a u mužů 71 %.

Cílem je v budoucnu tyto rozdíly eliminovat a zajistit úspěšnost získání řidičského oprávnění při prvním pokusu u 70 % žen a 75 % mužů.

## 7 Závěr

Cílem této bakalářské práce bylo analyzovat příčiny neúspěchu při závěrečné zkoušce uchazečů o řidičské oprávnění. Součástí analýzy byla anketa, která umožnila zjistit slabá místa v procesu vzdělávání uchazečů o řidičské oprávnění v podmínkách konkrétní autoškoly.

Důležitým poznatkem, který vyplynul z dotazníků, je nutnost rozlišení mezi přípravou ženy a přípravou muže při teoretické výuce i praktickém výcviku.

V kapitole 5 je uvedeno šest návrhů ke zlepšení a zefektivnění teoretické výuky a praktického výcviku, které budou předloženy konkrétní autoškolě v Olomouci.

## Seznam použité literatury

1. BUŠTA, Pavel. *Zákon o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel: (ve znění 16 novel) : s komentářem a souvisejícími předpisy*. Praha: Pavel Bušta, 2015. ISBN 978-80-906024-0-3.
2. *Úplné znění zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a změnách některých zákonů (Zákon o silničním provozu)*. Vydání: sedmnácté. Praha: Armex Publishing, 2016. Edice kapesních zákonů. ISBN 978-80-87451-44-1.
3. *Ministerstvo dopravy ČR: Autoškola: Jak probíhají zkoušky žadatelů o řidičské oprávnění* [online]. Praha, 2017 [cit. 2018-05-10]. Dostupné z: <https://www.mdcr.cz/Dokumenty/Silnicni-doprava/Autoskoly/Zkouska-zadatelu-o-ridicke-opravneni>
4. *ETesty: Žadatel o řidičské oprávnění* [online]. Praha, 2006 [cit. 2018-05-10]. Dostupné z: <http://etesty2.mdcr.cz/Home/Tests/ro>
5. POSPÍŠILOVÁ, Jiřina. *Kvalita vzdělávání řidičů amatérů* [online]. Olomouc, 2012 [cit. 2018-05-10]. Dostupné z: [https://theses.cz/id/xlislo/DIPLOMOVA\\_PRACE\\_-finale.pdf](https://theses.cz/id/xlislo/DIPLOMOVA_PRACE_-finale.pdf). Diplomová práce. Univerzita Palackého v Olomouci, Pedagogická fakulta, Ústav pedagogiky a sociálních studií. Vedoucí práce Pavel Neumeister.
6. *Autoskoly.cz: Informace pro žáky autoškol* [online]. Praha: Dopravní akademie, 2011 [cit. 2018-05-10]. Dostupné z: [autoskoly.cz](http://autoskoly.cz)
7. *Kurzy.cz: Mzdy - vývoj mezd, průměrné mzdy* [online]. Praha, 2018 [cit. 2018-05-15]. Dostupné z: <https://www.kurzy.cz/makroekonomika/mzdy/?G=1&A=1&page=1>

## Seznam obrázků

Obrázek 1 – Problémové dopravní značky .....	56
Obrázek 2 – Návrh rozdělení Olomouce do osmi oblastí .....	76

## Seznam tabulek

Tabulka 1 – Minimální počet hodin základní přípravy učitelů výuky a výcviku .....	14
Tabulka 2 – Počet hodin v předmětech Základní výuky a výcviku .....	26
Tabulka 3 – Počet hodin v individuálním studijním plánu pro skupinu B .....	26
Tabulka 4 – Počty hodin v praktickém výcviku a řízení vozidla .....	29
Tabulka 5 – Závislost průměrné hrubé mzdy v Československu, České republice a ceny výcviku k získání řidičského oprávnění skupiny B v Olomouckém kraji .....	38
Tabulka 6 – Věková struktura a počty respondentů .....	48
Tabulka 7 – Výsledky odpovědí na otázku č. 1 .....	48
Tabulka 8 – Výsledky odpovědí na otázku č. 2 .....	49
Tabulka 9 – Výsledky odpovědí na otázku č. 3 .....	51
Tabulka 10 – Výsledky odpovědí na otázku č. 4 .....	52
Tabulka 11 – Výsledky odpovědí žen na jednotlivé oblasti otázky č. 4 .....	53
Tabulka 12 – Výsledky odpovědí mužů na jednotlivé oblasti otázky č. 4 .....	53
Tabulka 13 – Výsledky odpovědí na otázku č. 5 .....	55
Tabulka 14 – Výsledky odpovědí na otázku č. 7 .....	57
Tabulka 15 – Výsledky odpovědí na otázku č. 8 .....	58
Tabulka 16 – Výsledky odpovědí na otázku č. 9 .....	59
Tabulka 17 – Výsledky odpovědí na otázku č. 10 .....	59
Tabulka 18 – Výsledky odpovědí na otázku č. 11 .....	60
Tabulka 19 – Výsledky odpovědí na otázku č. 12 .....	61
Tabulka 20 – Výsledky odpovědí na otázku č. 13 .....	62
Tabulka 21 – Výsledky odpovědí na otázku č. 14 .....	63
Tabulka 22 – Výsledky odpovědí na otázku č. 15 .....	64
Tabulka 23 – Výsledky odpovědí na otázku č. 16 .....	64
Tabulka 24 – Výsledky odpovědí na otázku č. 17 .....	65
Tabulka 25 – Výsledky odpovědí na otázku č. 18 .....	66
Tabulka 26 – Výsledky odpovědí na otázku č. 19 .....	67
Tabulka 27 – Výsledky odpovědí žen na jednotlivé oblasti otázky č. 20 .....	68
Tabulka 28 – Výsledky odpovědí mužů na jednotlivé oblasti otázky č. 20 .....	69
Tabulka 29 – Výsledky odpovědí na otázku č. 21 .....	70
Tabulka 30 – Výsledky odpovědí na otázku č. 23 .....	72



# Seznam grafů

Graf 1 - Závislost ceny kurzu skupiny B a průměrné hrubé mzdy v Československu a České republice.....	38
Graf 2 – Grafické znázornění výsledků odpovědí na otázku č. 1 .....	49
Graf 3 – Grafické znázornění výsledků odpovědí na otázku č. 2 .....	50
Graf 4 – Grafické znázornění výsledků odpovědí na otázku č. 3 .....	51
Graf 5 – Grafické znázornění výsledků odpovědí na otázku č. 4 .....	52
Graf 6 – Grafické znázornění výsledků odpovědí žen a mužů na jednotlivé oblasti otázky č. 4 .....	54
Graf 7 – Grafické znázornění výsledků odpovědí na otázku č. 5 .....	56
Graf 8 – Grafické znázornění výsledků odpovědí na otázku č. 7 .....	57
Graf 9 – Grafické znázornění výsledků odpovědí na otázku č. 8 .....	58
Graf 10 – Grafické znázornění výsledků odpovědí na otázku č. 9 .....	59
Graf 11 – Grafické znázornění výsledků odpovědí na otázku č. 10 .....	60
Graf 12 – Grafické znázornění výsledků odpovědí na otázku č. 11 .....	61
Graf 13 - Grafické znázornění výsledků odpovědí na otázku č. 12.....	61
Graf 14 – Grafické znázornění výsledků odpovědí na otázku č. 13 .....	62
Graf 15 - Grafické znázornění výsledků odpovědí na otázku č. 14.....	63
Graf 16 – Grafické znázornění výsledků odpovědí na otázku č. 15 .....	64
Graf 17 – Grafické znázornění výsledků odpovědí na otázku č. 16 .....	65
Graf 18 – Grafické znázornění výsledků odpovědí na otázku č. 17 .....	66
Graf 19 - Grafické znázornění výsledků odpovědí na otázku č. 18.....	67
Graf 20 – Grafické znázornění výsledků odpovědí na otázku č. 19 .....	67
Graf 21 – Grafické znázornění výsledků odpovědí na otázku č. 20 .....	69
Graf 22 – Grafické znázornění výsledků odpovědí na otázku č. 21 .....	70
Graf 23 – Grafické znázornění výsledků odpovědí na otázku č. 23 .....	72

# Seznam příloh

Příloha A - Profesní osvědčení učitele autoškoly .....	85
Příloha B - Žádost o přijetí k výuce a výcviku 1. část .....	86
Příloha C - Žádost o přijetí k výuce a výcviku 2. část .....	87
Příloha D - Průkaz zkušebního komisaře řidičů .....	88
Příloha E - Protokol testu číslo: 2017-11-000805-00983Z-00010 – 1. strana.....	89
Příloha F - Protokol testu číslo: 2017-11-000805-00983Z-00010 – 2. strana.....	90
Příloha G - Elektronický výsledek testu č. 2017-11-000805-00983Z-00010.....	91

# Přílohy

	<p>Výuka předpisů o provozu vozidel Skupiny (podskupiny) ŘO: "A-D+E, T" Číslo protokolu: PO-1-E/2011/253</p> 
<p>Jméno a příjmení (titul): ..... Datum narození: ..... Číslo řidičského průkazu: pro skupiny (podskupiny) ŘO: A, B, C, D, E, T</p>	<p>Výuka teorie řízení a zásad bezpečné jízdy Skupiny (podskupiny) ŘO: "A-D+E, T" Číslo protokolu: PO-1-E/2011/253</p> 
<p>Datum vydání: 09.05.2011  (podpis)</p> 	<p>Výuka o ovládání a údržbě vozidla Skupiny (podskupiny) ŘO: "A-D+E, T" Číslo protokolu: PO-1-E/2011/253</p> 
<p>Výcvik v řízení vozidla Skupiny (podskupiny) ŘO: "A-C+E, D" Číslo protokolu: PO-1-S/2010-217</p> 	<p>ČESKÁ REPUBLIKA</p> 
<p>Výcvik praktické údržby vozidla Skupiny (podskupiny) ŘO: "A-C+E, D" Číslo protokolu: PO-1-S/2010-217</p> 	<p>PROFESNÍ OSVĚDČENÍ</p>
<p>Jiné záznamy: .....</p>	 <p>Evidenční číslo:</p>

skl. č.: 14 / 1

## ŽÁDOST O PŘIJETÍ K VÝUCE A VÝCVIKU

### VYPLŇUJE ŽADATEL

Žádám o přijetí k výuce a výcviku pro získání řidičského oprávnění skupiny vozidel: .....

Jsem držitelem řidičského oprávnění pro skupinu vozidel: ..... číslo řidičského průkazu: .....

#### O své osobě uvádím:

Jméno: ..... příjmení (titul): .....

datum narození: ..... místo: ..... rodné číslo <sup>4)</sup> .....

státní občanství: ..... doklad totožnosti číslo: ..... tel.: .....

adresa bydliště: ..... PSČ: .....

obecní úřad obce s rozšířenou působností příslušný podle adresy bydliště: .....

K žádosti přikládám: doklad o ukončeném vzdělání (pokud je třeba)

#### ČESTNÉ PROHLÁŠENÍ

Čestně prohlašuji, že nejsem nezpůsobilým k právním úkonům, že mi nebyl uložen zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel, případně, že pominula doba stanovená pro pozbytí řidičského oprávnění podle zvláštního zákona <sup>2)</sup>, v případě rozšíření řidičského oprávnění splňuji další podmínky k udělení řidičského oprávnění podle zvláštního zákona <sup>3)</sup>, že netrpím tělesnou nebo duševní vadou, která by mne činila nezpůsobilým k řízení motorových vozidel a že všechny uvedené údaje jsou pravdivé.

V ..... dne ..... (podpis žadatele)

#### SOUHLAS ZÁKONNÉHO ZÁSTUPCE:

Souhlasím s přijetím do výuky a výcviku k získání řidičského oprávnění skupiny vozidel .....

(podpis zákonného zástupce)

#### \*) Potvrzení podmínky přijetí k výuce a výcviku <sup>4)</sup>

Potvrzujeme, že výše uvedený žadatel o přijetí k výuce a výcviku je osobou zařazenou do vstupního školení a v této souvislosti bude bude řídit motorová vozidla zařazená do příslušné skupiny vozidel.

datum: ..... razítko organizace: ..... podpis: .....

\*) pouze pro skupiny vozidel C, C+E, D a D+E

### VYPLŇUJE PROVOZOVATEL AUTOŠKOLY

Datum podání žádosti: ..... Datum zahájení výuky výcviku: .....

(razítko provozovny)

(evidenční číslo)

Datum ukončení výuky a výcviku: .....

Pozn.: <sup>1)</sup> rodné číslo – vyplňuje žadatel v době podání žádosti o udělení řidičského oprávnění, pokud mu bylo přiděleno

<sup>2)</sup> § 94a, §123e zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu)

<sup>3)</sup> § 91 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu)

<sup>4)</sup> § 13 odst. 1 písm. b) a odst. 2 zákona č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů

# ZÁZNAM O ZKOUŠKÁCH Z ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI

Číslo testu žadatele:

VYPLŇUJE ZKUŠEBNÍ KOMISÁŘ

Evidenční číslo protokolu

## Předpisy o provozu na pozemních komunikacích

Řádný termín	Opakovaná zkouška	
datum:	datum opakované zkoušky a hodnocení:	hodnocení prospěl:
prospěl – neprospěl		datum:
razičko ZK ..... podpis ZK		razičko ZK ..... podpis ZK

## Ovládání a údržba vozidla

Řádný termín	Opakovaná zkouška	
datum:	datum opakované zkoušky a hodnocení:	hodnocení prospěl:
prospěl – neprospěl		datum:
razičko ZK ..... podpis ZK		razičko ZK ..... podpis ZK

## Řízení motorových vozidel

Řádný termín	Opakovaná zkouška	
datum:	datum opakované zkoušky a hodnocení:	hodnocení prospěl:
skupina vozidel: ..... prospěl – neprospěl		datum:
skupina vozidel: ..... prospěl – neprospěl		
skupina vozidel: ..... prospěl – neprospěl		
skupina vozidel: ..... prospěl – neprospěl		
razičko ZK ..... podpis ZK		razičko ZK ..... podpis ZK

Žadatel splnil podmínky odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel zařazených do skupiny

vozidel: .....

Omezení řidičského oprávnění: .....

.....  
(datum ukončení zkoušek)



razičko ZK

razičko obecního úřadu obce  
s rozšířenou působností

.....  
(podpis zkušební komise)



## DRUHÁ STRANA

<p><b>ČESKÁ REPUBLIKA</b></p> <p><b>PRŮKAZ ZKUŠEBNÍHO KOMISAŘE ŘIDIČŮ</b></p> <p></p> <p></p> <p><b>Evidenční číslo: AA 000000</b></p>	<p><b>FOTOGRAFIE</b></p> <p>Jméno a příjmení (titul): .....</p> <p>Datum narození: .....</p> <p>Přidělené osobní číslo: ..... Přidělené razítko číslo: .....</p> <p>Platí do: .....</p> <p>Datum vydání: .....</p> <p>..... (podpis)</p>
--	--

## TŘETÍ STRANA

## ČTVRTÁ STRANA

<p><b>Je oprávněn zkoušet z předmětů:</b></p>	<p><b>Platnost prodloužena do:</b></p>
<p>Předpisy o provozu na pozemních komunikacích v rozsahu skupiny vozidel:</p> <p>.....</p>	<p>Datum: .....</p> <p>Podpis: .....</p>
<p>Ovládání a údržba vozidla v rozsahu skupiny vozidel:</p> <p>.....</p>	<p>Datum: .....</p> <p>Podpis: .....</p>
<p>Praktická jízda s výcvikovým vozidlem v rozsahu skupiny vozidel:</p> <p>.....</p>	<p>Datum: .....</p> <p>Podpis: .....</p>
<p><b>Jiné záznamy:</b></p> <p>.....</p>	<p>Datum: .....</p> <p>Podpis: .....</p>

## Protokol testu číslo: 2017-11-000805-00983Z-00010

### k první zkoušce

#### Test ke zkoušce k rozšíření ŘO

z předpisů o provozu na pozemních komunikacích podle § 40 zákona č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

#### Žadatel o získání řidičského oprávnění:

Příjmení:	KLIMEK
Jméno:	Petr
Titul:	DiS.
Rodné číslo:	840309/5338
Bydliště:	Hálkova 151/9, 77900 OLOMOUC, Hodolany

absolvoval dne 14. 11. 2017 zkoušku z předpisů o provozu na pozemních komunikacích a zdravotnické přípravy pro řidičské oprávnění skupiny C+E.

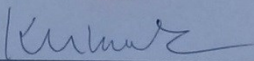
Pro hodnocení zkoušky stupněm "PROSPĚL" je potřebné získání nejméně 43 bodů.

Dosažený počet bodů	Hodnocení
48	Prospěl

Zkušební komisař: Jiří Peřina

  
podpis a razítko

Protokol převzal: Petr KLIMEK

  
podpis

#### Poučení:

Jestliže žadatel při zkoušce neprospěl, může ji opakovat nejdříve za pět pracovních dnů ode dne konání neúspěšné zkoušky, nejpozději však ve lhůtě šest měsíců ode dne konání první zkoušky. Jinak je povinen před další zkouškou absolvovat novou výuku a výcvik v plném rozsahu.



## Příloha, chybně zodpovězené otázky

Číslo testu: 2017-11-000805-00983Z-00010

Datum zahájení zkoušky: 14. 11. 2017 8:53:19

Datum ukončení zkoušky: 14. 11. 2017 9:06:25

Číslo otázky v testu	Kód otázky ve věstníku	Text otázky	
		Správná odpověď	Text správné odpovědi
Počet bodů		Vaše odpověď	Text Vaší odpovědi
2		Řidič motorového vozidla smí dávat světelné výstražné znamení krátkým přerušovaným rozsvícením dálkových světel nebo přepínáním potkávacích a dálkových světel:	
2	06040287	A	Pouze k odvrácení hrozícího nebezpečí nebo k upozornění řidiče předjížděného vozidla.
		B	Jen mimo obec při předjíždění k upozornění řidiče předjížděného vozidla.
1 / 1			



Úvod	Popis ovládání	Elektronický věstník	Aktuality	Často kladené dotazy	Výsledek el. testu	Tisk papírových testů	
------	----------------	----------------------	-----------	----------------------	--------------------	-----------------------	--

## VÝSLEDEK TESTU č. 2017-11-000805-00983Z-00010

### Uchazeč

Jméno a příjmení: Petr KLIMEK, DiS.

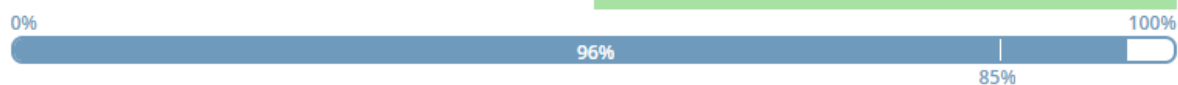
### Průběh testu

Datum testu: 14.11.2017 v 8:51  
Místo skládání zkoušky: Magistrát města Olomouce-odbor  
agendy řidičů a motorových vozidel  
Zkušební komisař: Jiří Peřina

Získal jste 48 bodů z maxima 50.

To je 96 %, test bylo potřeba splnit na 85 % tedy 43 bodů.

**Výsledek testu: 48 bodů - prospěl**



### Přehled otázek

Zeleně jsou označeny správně zodpovězené otázky, červeně jsou označeny chybně zodpovězené otázky

Otázka č. 1	Otázka č. 2	Otázka č. 3	Otázka č. 4	Otázka č. 5
Otázka č. 6	Otázka č. 7	Otázka č. 8	Otázka č. 9	Otázka č. 10
Otázka č. 11	Otázka č. 12	Otázka č. 13	Otázka č. 14	Otázka č. 15
Otázka č. 16	Otázka č. 17	Otázka č. 18	Otázka č. 19	Otázka č. 20
Otázka č. 21	Otázka č. 22	Otázka č. 23	Otázka č. 24	Otázka č. 25

**Příloha G - Elektronický výsledek testu č. 2017-11-000805-00983Z-00010**